عدن

رؤية في تاريخها التجاري
ومستقبلها الاستثماري والاقتصادي

المؤتمر العلمي الرابع



الثلاثاء 25 يناير 2022م



عدن

رؤية في تاريخها التجاري ومستقبلها الاستثماري والاقتصادي

المؤتمر العلمي الرابع

الثلاثاء 25 يناير 2022م



رقم الإيداع بالمكتبة الوطنية بعدن: (1215) لعام 2022م

الطبعة الأولى

1444هـ/ 2022م



دار الوفاق الحديثة للنشر والتوزيع - مصر

هاتـف وواتس آب: 00201008170225

بريدٌ إلكتروني: daralwefaqnet@gmail.com

برنامج جلسات المؤتمر

الجلسة الافتتاحية		
	الافتتاحية بآية من القرآن الكريم	9.05 - 9.00
	فلم قصير عن المركز	9.10 - 9.05
	كلمة مركز عدن	9.15 - 9.10
	كلمة المجلس الانتقالي	9.20 - 9.15

الجلسة الأولى

م	الموضوع	الباحث	الوقت
1	ميناء عدن ودوره في التجارة المحلية والدولية القديمة	د. عوض عبد الرب الشعبي	9.40 - 9.30
2	الاستثمار في عدن المعوقات والحلول المقترحة	أ.د. علي أحمد السقاف	9.50 - 9.40
3	قراءة في قانون الاستثمار وتطبيقاته في عدن	د. محمد أبو رجب	10.00 - 9.50
4	إشكالية الاستدامة الحضرية وأثرها على مستقبل مدينة عدن الاقتصادي	أ.د. فضل الربيعي	10.10 - 10.00
5	عدن نحو اقتصاد أزرق مستدام	د. جمال محمد باوزير	10.20 - 10.10
6	عدن.. جسر مستقبل طريق الحرير (رؤية مستقبلية لمشروع اقتصادي)	أ. د. محمد بن هاوي باوزير	10.30 - 10.20



7	الأمن والتنمية في عدن	د. قاسم المحبشي	10.30 - 10.40
8	القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن	د. فوزي سالم أحمد باعباد	10.40 - 10.50
9	الفرص والتحديات للمنطقة الحرة عدن	مدرس. إلهام جميل الرشيدي	10.50 - 11.00
10	ميناء عدن بين الماضي والحاضر والمستقبل	د. إريكا أحمد صالح عباد	11.00 - 11.10
	مناقشة واستراحة قصيرة		11.10 - 11.30
الجلسة الثانية			
م	**الموضوع**	**الباحث**	**الوقت**
11	النظام الإداري في (ميناء عدن) 1945م – 1967م	د. هناء عبد الكريم فضل	11.30 - 11.40
12	النشاط الملاحي والتجاري في ميناء عدن 1962 – 1965م	أ. د. خالد سالم باوزير د. عبدالخالق عمر عفيف	11.40 - 11.50
13	واقع ومستقبل الاستثمار السياحي في عدن	باحثة نجوى عبدالله الدغفلي	11.50 - 12.00
14	المعالم الأثرية والطبيعية ودورها في جلب الاستثمار السياحي في عدن	باحثة: انديرا علي صالح ناصر جبران	12.00 - 12.10
15	مراحل الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن خلال حكم الدويلات المستقلة إلى نهاية الحكم الأيوبي في اليمن	أفراح حميقاني	12.10 - 12.20



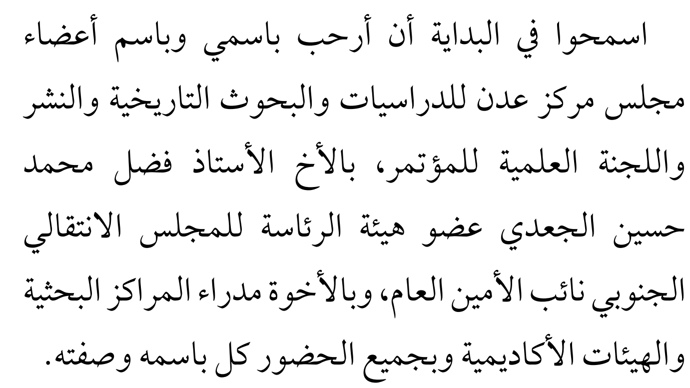
16	أسباب تحول وصول المراكب التجارية إلى جدة بدلًا من عدن أواخر عصر الدولة الرسولية	أ.د. محمد عبدة السروري	12.30 - 12.20
17	التبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الهند وشرق أسيا في القرن السابع الهجري.	د.محمد منصور علي بلعيد	12.40 - 12.30
18	ميناء عدن التاريخي بين عوامل النهوض ومراحل التدهور (من القرن 7 إلى منتصف 9 الهجري/ 13 إلى 15 الميلادي)	أ. د. طه حسين هديل	12.50 - 12.40
19	العلاقة التجارية بين عدن وحضرموت في عصر دولتي بني رسول وبني طاهر	باحث دكتوراة: عبد الكريم محروس سعيد ميزان	1.00 - 12.50
20	تاريخ العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينتي الشحر	خالد سعيد مدرك	1.10 - 1.00
	نقاش عام		1.30 - 1.10
التوصيات			

كلمة: د. محمود علي السالمي

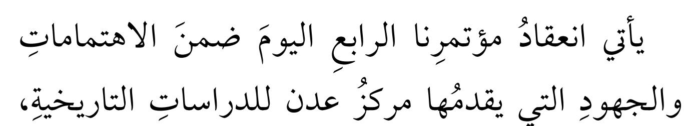
بسم الله الرحمن الرحيم



د. محمود علي السالمي
مدير مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر



اسمحوا في البداية أن أرحب باسمي وباسم أعضاء مجلس مركز عدن للدراسيات والبحوث التاريخية والنشر واللجنة العلمية للمؤتمر، بالأخ الأستاذ فضل محمد حسين الجعدي عضو هيئة الرئاسة للمجلس الانتقالي الجنوبي نائب الأمين العام، وبالأخوة مدراء المراكز البحثية والهيئات الأكاديمية وبجميع الحضور كل باسمه وصفته.



يأتي انعقادُ مؤتمرنا الرابعِ اليومَ ضمنَ الاهتماماتِ والجهودِ التي يقدمُها مركزُ عدن للدراساتِ التاريخيةِ، في خدمةِ مدينةِ عدن بشكلٍ خاصٍّ، والوطنِ بشكلٍ عامٍّ، فعلى الرَّغمِ من قِصَرِ عمرِ المركزِ، وتواضعِ إمكاناتهِ، والظروفِ الصعبةِ التي تمرُّ بها البلدُ، إلا أننا نقومُ بدورٍ ليس قليلًا، عبرَ كادرٍ كفؤٍ ومتميزٍ ومخلصٍ في خدمة مجتمعهِ، وتنويرهِ، وفي تلبيةِ حاجاتهِ من الدراساتِ والبحوثِ، لا سيما في جانبِ التاريخِ، فقد أصدرَ المركزُ وترجمَ حتى الآن أكثرَ من عشرين دراسةً، ونظّمَ العديدَ من الندواتِ والمؤتمراتِ العلميةِ، وعشراتِ المحاضراتِ وحَلْقاتِ النقاشِ العلميةِ داخلَ عدنَ وخارجَها، ويمتلكُ المركزُ مجلةً علميةً محكمةً حاصلةً على رقمِ التصنيفِ الدولي، وتحظى باهتمامِ الباحثين وتقديرِهم من مختلفِ الجامعاتِ المحليةِ والعربيةِ والدوليةِ.

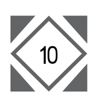


والجميعُ يدرك أن حاجةَ المجتمعاتِ للعلمِ تزدادُ يومًا بعدَ آخرَ، وأنَّ بلدانَ العالمِ أصبحت في سباقٍ شديدٍ للحصولِ على أكبرِ قدرٍ ممكنٍ من المعرفةِ الدقيقةِ التي تسهمُ في حلِّ مشاكلِها، وتضمنُ تلبيةَ حاجاتِها، وتكفلُ لها التفوقَ على غيرِها في كلِّ المجالاتِ، فالوظيفةُ الأساسيةُ للبحثِ العلميِّ في كلِّ بلدٍ هي توفيرُ ظروفٍ أفضلَ لسكانِها.

لقد غيّرَ البحثُ العلميُّ كثيرًا من وجهِ العالمِ، ومن نوعِ التنافسِ فيه، فلم تعدْ مقوماتُ البقاءِ والتميزِ في عالمِ اليومِ تقتصرُ على قوةِ السلاحِ أو امتلاكِ الثروةِ، وإنما على امتلاكِ مفاتيحِ المعرفةِ، والقدرةِ على إنتاجِها، وخلقِ الثروةِ، حيثُ غدت المعرفةُ قوةً جبارةً بذاتِها. وأصبحت أدواتُ التقدمِ والتطورِ مرهونةً بمجالِ الدراساتِ العلميةِ، ومن دونِها ستبقى أيُّ دولةٍ في دائرةِ التخلفِ والتقليدِ والاستهلاكِ والاعتمادِ على الغيرِ، ولن تستطيعَ أن تستفيدَ من إمكاناتِها وثرواتِها الطبيعيةِ بالصورةِ المثلى.

ومدينةُ عدنَ ظلت بحكمِ موقعِها الجغرافيِّ الممتاز، ميناءً مشهورًا في طريقِ الملاحةِ الدوليةِ منذُ فجرِ التاريخِ، وزادتْ أهميتُها بعدَ افتتاحِ قناةِ السويسِ التي جعلت من الخطِّ الملاحيِّ الذي تشرفُ عليه المدينةُ أهمَّ خطٍّ ملاحيٍّ في العالمِ، لكنَّ درجةَ نشاطِهِ وحركتِهِ كانت تتأثرُ سلبًا وإيجابًا بالظروفِ التي كانت تحيطُ بهِ، سواءٌ كانت من جهةِ البرِّ أَمْ من جهةِ البحرِ.

ولمؤتمرِنا اليومَ أهدافٌ عدةٌ من بينِها تقديمُ رؤيةٍ وفقَ معلوماتٍ صحيحةٍ لمستقبلِ مدينةِ عدنَ الاقتصاديِّ والاستثماري، تستندُ إلى خلفيتِها وخبرتِها التاريخيةِ التجاريةِ العريقةِ، وتركيزُ الاهتمامِ على العواملِ التي كانت سببًا في حالةِ الانتعاشِ التجاريِّ التي شهدتْها في بعضِ مراحلِها، وعواملِ الركودِ التي تعرضت لها خلالَ بعضِ المراحلِ الأخرى. وكذلك العواملُ والظروفُ التي من شأنِها خلقُ المُناخِ المناسبِ لجذبِ الاستثمارِ وتنشيطِ حركةِ التبادلِ التجاريِّ في الميناءِ؛ ليعودَ إلى لعبِ الدورِ الإقليميِّ والدوليِّ المهمِّ الذي كان يلعبهُ في معظمِ تاريخِهِ.



ولن نخوضَ كثيرًا في موضوعِ المؤتمرِ، فذلكَ ما ستوضحُه البحوثُ التي قُدِّمتْ إليه، والتي بلغ المقبولُ منها فقط أكثرَ من عشرين بحثًا، والتي - بإذن الله - ستصدرُ في كتابٍ خاصٍّ كما هو الحالُ في كلِّ ندواتِ المركزِ ومؤتمراتِه.

إننا لا نفرِّطُ في التفاؤلِ، وندركُ الظروفَ الصعبةَ التي تمرُّ بها البلدُ في هذهِ المدةِ، وتعقيداتِ أوضاعِها السياسيةِ والاقتصاديةِ والخدماتيةِ، لكننا في المقابلِ لسنا من دعاةِ التشاؤمِ، فأملُنا في اللهِ وفي أبناءِ وطنِنا كبيرٌ، كما أننا ندركُ أيضًا أنَّ تجاوزَ أزماتِ أيِّ مجتمعٍ ومشاكلِه لن تتمَّ إلا بفهمِهِ الصحيحِ لذاتِه، وباستفادتِهِ من دروسِ الماضي وعِبرِه، وكذلك من تجاربِ المجتمعاتِ الأخرى التي مرت بظروفٍ مشابهةٍ لظروفِنا، وذلك لن يتحققَ إلا بالدراساتِ والبحوثِ العلميةِ.

في الختامِ أتوجهُ بالشكرِ والتقديرِ لقيادةِ المجلسِ الانتقاليِّ ممثلةً باللواءِ عيدروس قاسم الزبيدي رئيسِ المجلسِ على رعايتِهِ الكريمةِ للمؤتمرِ، وكذلك للأخِ الدكتورِ محمد جعفر مديرِ دائرةِ الدراساتِ في الأمانةِ العامةِ للمجلسِ على جهودِهِ المخلصةِ معنا في إنجاحِ المؤتمرِ.

وأتوجهُ كذلكَ بالشكرِ والتقديرِ لكلِّ من تفاعلَ مع دعوتَنا وكلِّ من شرّفَنا بالحضورِ من أساتذةٍ ومهتمين وطلابٍ وغيرِهم.

وفي ختامِ الختامِ أتوجهُ بالشكرِ لمعدّي الأوراقِ البحثيةِ، فهم المضمونُ الحقيقيُّ للمؤتمرِ، ولولا جهودُهم العلميةُ الرصينةُ والقيّمةُ لما كنّا هنا اليومَ.

كلمة: أ. فضل محمد حسين الجعدي

بسم الله الرحمن الرحيم



أ. فضل محمد حسين الجعدي
عضو هيئة رئاسة المجلس الانتقالي الجنوبي
نائب الأمين العام

الأخ/ رئيس وأعضاء المؤتمر العلمي الرابع لمركز عدن للدراسات والبحوث والنشر

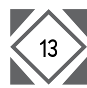
الإخوة الحضور جميعًا

اسمحوا لي في البدء ان انقل لكم تحيات الأخ الرئيس القائد عيدروس قاسم الزبيدي رئيس المجلس الانتقالي الجنوبي والتمنيات لأعمال مؤتمركم العلمي الرابع النجاح.

ينعقد مؤتمركم في ظل الأوضاع التي يعيشها الجنوب العسكرية والسياسية والاقتصادية وما يعانيه الشعب جراء الخدمات وتدهور العملة وارتفاع الأسعار وفي هذا الظرف الدقيق الذي تمر به عدن خاصة وبقية المحافظات الجنوبية عامة، وهو جزء من التحديات القائمة التي نواجها بصبر وجلد في خضم حربنا المستمرة مع قوى الإرهاب والظلام.

أيها الحاضرون:

لقد كانت عدن موئل الاشعاع والتنوير والثقافة ومركز تجاري عالمي وقدمت لوحة بهية في مسارات الفعل التطوري الحضاري وكانت دُرة المدن وقلعة الحرية ومدينة السلام والمحبة، وهو التاريخ المشرق الذي جعل من عدن مدينة كونية



بشواطئها وبحرها ومينائها وموقعها الاستراتيجي في طريق الملاحة الدولية، ولهذا فإن القوى المعادية لن تكف عن حربها ضد الجنوب لعودة الهيمنة على أبنائه وثرواته وهو التحدي الأبرز الذي يواجهه المجلس الانتقالي الجنوبي في جبهات المواجهة مع الحوثي وغيره من المليشيات وعلى كافة الصعد.

أيها الحاضرون:

ان أهمية هذا المؤتمر هو كونه يبحث في مستقبل عدن التجاري والاستثماري ويقدم رؤية اكاديمية عن ملامح المستقبل الاقتصادي للجنوب وذلك لن يتحقق الا بالعمل الجاد على إعادة بناء الروافع الاقتصادية ومحاربة الفساد والمحسوبية وتأهيل الكوادر الوطنية القادرة على العمل بصورة إيجابية خلاقة وتقديم نموذج جاذب للمستثمرين وهو الامر الذي يسعى اليه المجلس الانتقالي الجنوبي في اطار نضال شعب الجنوب لاستعادة الدولة والمؤسسات، ونحن على ثقة ان الكفاءات العلمية قادرة على التغيير والتطوير في هذا المجال وكل المجالات الأخرى.

كل التمنيات لأعمال مؤتمركم النجاح والخروج بما يساهم في عملية النهوض الاقتصادي والاستثماري للعاصمة عدن وكل الجنوب ومجابهة الاختلالات التي تعيق الاستثمار ووضع حدًا للقوى العابثة بمقدرات شعبنا.

شكرًا لكم مرة أخرى والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

ميناء عدن ودوره في التجارة المحلية والدولية القديمة

د. عوض عبدالرب عبدالولي الشعبي[1]

ملخص البحث:

يهدف هذا البحث إلى إبراز دور ميناء عدن ومكانته، إذ يعد عصب اتصال أساسي بين عالمي البحر الأحمر والبحر المتوسط من جهة، وبين عالمي المحيط الهندي والفارسي من جهة أخرى، فقد عُرفت عدن على أنها مدينة وميناء تجاري وسوق قديم من أسواق اليمن والعرب، وخضعت قديمًا لعدة ممالك محلية منها أوسان، قتبان، سبأ، وأخيرًا مملكة حمير الفتية، وتميزت بموقع استراتيجي مهم منحها ثقلًا تجاريًا عبر مراحل تاريخية طويلة، مهدت لنسج علاقات متميزة مع مراكز وحواضر العالم القديم.

وتكمن أهمية البحث في توضيح العلاقات التجارية التي ربطت عدن بالعالم الخارجي القديم، كعلاقتها مع موانئ الساحل الشرقي الأفريقي، وعلاقتها التجارية مع اليونان والرومان ومصر وساحل البحر المتوسط، وعلاقتها مع الهند والسند وبلاد فارس، وقد خلدت تلك العلاقات كتاب العهد القديم والنقوش والمصادر الكلاسيكية.

ويسهم البحث في التعرف على أنواع السلع التجارية الداخلة إلى ميناء عدن المحلي منها والدولي، وأثر هذه العلاقات التجارية على عدن المدينة والميناء، وما نتج عنها من امتزاج الكثير من العناصر الثقافية والحضارية بين عدن وتلك الشعوب.

---

(1) أستاذ التاريخ القديم المساعد/ كلية التربية يافع - جامعة عدن.



المقدمة:

يعد ميناء عدن من الموانئ القديمة في بلاد العربية الجنوبية (اليمن القديم) وقد احتفظ بأهميته التجارية منذ القدم، إذ كان نشاطه التجاري يتراوح بين المد والجزر على مر العصور التاريخية بسبب ما تعرض له من أطماع محلية تمثل في السيطرة الأوسانية – القتبانية – السبأية ومن ثم الحميرية، بالإضافة إلى الأطماع الخارجية.

وجاء أقدم ذكر لعدن في كتاب التوراة (العهد القديم) في القرن السادس ق.م بوصفه ميناء ومركزًا تجاريًّا تنطلق منه التجارات، كما وردت الإشارة لعدن أيضًا في المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية)، وذكرها صاحب كتاب الطواف حول البحر الإرتيري الذي يعد أهم مصدر زودنا بالمعلومات الملاحية عن ميناء عدن، حيث يعده مركزًا قديمًا لتبادل السلع الأفريقية والهندية والمصرية وسلع بلاد العرب، كما ورد ذكر عدن أيضًا في النقوش العربية الجنوبية (المسند).

وقد أضفى ميناء عدن أهمية تجارية على مدينة عدن، لأنه من أهم موانئ الساحل الجنوبي في طريق الملاحة الدولية، وارتبط بعلاقات تجارية مع موانئ شرق أفريقيا والهند، وكذلك مع موانئ البحر الأحمر وحوض البحر المتوسط، مما جعله ذا أهمية اقتصادية كبيرة، لكونه أصبح ميناءً وسوقًا تجاريًّا حافلًا بعرض أصناف السلع المحلية والدولية. (ينظر الملحق صورة رقم 1).

وقد كان من أثر اتساع الصلات والعلاقات التجارية بين عدن المدينة والميناء محليًّا ودوليًّا أن حصل نوع من التلاقي والتلاقح المعرفي والثقافي والحضاري، والذي كان له عظيم الأثر على عدن المدينة والميناء على مراحل تاريخها الطويل.

وسيكون البحث موزعًا على ثلاثة محاور، هي على النحو التالي:

المحور الأول: علاقة عدن التجارية مع العالم الخارجي.

المحور الثاني: أهم السلع التجارية المحلية والدولية.

المحور الثالث: أثر العلاقات على عدن المدينة والميناء.

المحور الأول: علاقه عدن التجارية مع العالم الخارجي:

تمهيد:

لقد كان النشاط الاقتصادي الممارس على نطاق واسع عند عرب الجنوب (اليمنيون) هو التجارة، فالتصق بعرب جنوب الجزيرة العربية بهذا النشاط في العالم القديم، وكانت ميزة خاصة بهم، إذ مارسوا التجارة وجعلوا منها مورد رزقهم الأول.

ومن المعروف أن عرب جنوب الجزيرة كانوا بمثابة وسطاء عالميين للتجارة الدولية في العالم القديم، إذ كانت تجارتهم تجوب البر والبحر، فحققوا أرباحًا وقدموا خدمات كبيرة لشعوب العالم عن طريق نقل السلع المحلية والدولية التي كانت تحظى بقبول عالمي، وقد أصبحت موانئ جنوب الجزيرة قنا - عدن - موزع (مخا)، مراكز تجارية مزدهرة تمر عبرها السلع القادمة من الهند وسيلان وشرق أفريقيا إلى حوض المتوسط مصر واليونان والرومان، والعكس كذلك.

وبهذا فقد احتكر عرب جنوب الجزيرة السلع التجارية التي كانوا يجلبونها من مختلف أصقاع العالم القديم أو التي ينتجونها محليًا، مما مهد لهم الانطلاق إلى ميدان التجارة البحرية العالمية، التي بدورها أسهمت في اتصالهم بمراكز الثقل الاقتصادي والحضاري القديم.

أولًا: علاقة عدن التجارية مع شرق أفريقيا:

لقد ارتبطت عدن بعلاقات تجارية موغلة في القدم مع شرق أفريقيا، ويعود السبب في ذلك إلى تقاربهما الجغرافي إذ لا يفصل بينهما سوى البحر الأحمر الهادئ والضيق، فالمساحة بين الساحل الأفريقي والساحل اليمني لا يفصلهما سوى باب يمكن عبوره بواسطة القوارب البدائية، فالحبشة منذ القدم كانت سوقًا تجاريًا ومورداً لكثير من المنتوجات المرغوبة عند تجار عرب الجنوب كالتوابل والعاج والجلود[1].

---

(1) الجرو، أسمهان سعيد: التواصل الحضاري بين عرب الجنوب والعالم القديم، مجلة (دراسات يمنية)، ع41، صنعاء، 1990م، ص186.



ويبدو أن هذا التقارب قد مكن تجار جنوب الجزيرة العربية من احتكار منتجات شرق أفريقيا واتخاذ هذه المناطق موطنًا لهم منذ القدم مما جعلهم روادًا في التجارة التي تدر عليهم الثروة، فاحتكروا تجارة المياه الجنوبية، وكانت سفنهم التجارية تجوب هذه البحار بكل حرية لنقل سلع البلاد المحيطة بهم، فكانت المراكب الهندية الضخمة تحمل منتجات شرق أفريقيا والهند وفارس إلى ميناء عدن، ومن عدن تتحرك سفن عرب الجنوب، وهي محملة بنفائس سلع العالم القديم إلى بلدان البحر المتوسط واليونان والرومان(1).

ومن الجدير بالذكر أن شرق أفريقيا كانت منذ أزمنة قديمة قد اتصفت بكونها سوقًا تجاريًا، فقد كانت تلبي مطالب دول العالم القديمة بمواردها التي لا تنضب، وبسبب غنها فقد أصبحت مقصدًا لتجار الأمم القديمة، فازدهرت موانئها على البحر الأحمر وحمل تجار جنوب العرب منتجاتها(2).

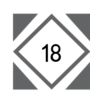
ولأهمية عدن وميناءها فقد تعاقب على حكمها عدد من ممالك اليمن القديم، فهي تعد من أسواق العرب القديمة، وقد أكسبها موقعها شهرة كبيرة في التجارة العالمية القديمة، فالمصادر التاريخية تشير إلى أن منطقة الساحل الجنوبي بما فيها عدن قد شهدت في القرن الخامس والرابع قبل الميلاد نشاطًا تجاريًا كبيرًا، وقد تزعمت هذا النشاط مملكة أوسان(3)، حيث كانت هي المسيطرة على الأجزاء الساحلية في الركن الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية، وكان عدد من الموانئ البحرية يتبعها وتحت نفوذها، أهمها ميناء عدن وميناء اكليس(4).

(1) الشمري، محمد كريم إبراهيم: عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية 1083 - 1229م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط2، 2004م، ص335.

(2) كامل، مراد: الحبشة بين القديم والحديث، المحاضرات العامة للجمعية الجغرافية المصرية، الموسم الثقافي، 1959م، مطبعة الكمالية، القاهرة - مصر، 1959م، ص25 - 26.

(3) الشمري، محمد حمزة جار الله: موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد - كلية التربية ابن رشد، العام الجامعي 2004م، 84.

(4) بافقيه، محمد عبدالقادر: تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت - لبنان، 1985، ص21.



ويُستدَل من هذه المصادر أن الأوسانيين كانوا على علاقات تجارية مع السواحل المقابلة لسواحلهم لاسيما سواحل شرق أفريقيا، ويبدو أن نفوذهم قد امتد إلى هذه السواحل واستوطنوا فيها، حتى غلب اسمهم على هذا الساحل وأصبح يسمى بالساحل الأوساني[1].

ويذكر أن أوسان في أوج مجدها وازدهارها التجاري قد نافست مملكة سبأ وسحبت البساط التجاري البحري من تحت عرشها، وبهذا استطاعت أن تحتكر التجارة البحرية لاسيما السلع الأفريقية من خلال سيطرتها على الأجزاء الساحلية في الشاطئين العربي الجنوبي والأفريقي، مما دفع سبأ في عهد ملكها (كرب آل وتر) في القرن السابع قبل الميلاد من إيقاع الهزيمة بالأوسانيين بمساعدة مملكة قتبان وحضرموت، عندها انتهى دور أوسان التجاري بما فيها دورها لإدارة ميناء عدن، وهنا بدأ عهد جديد ومكون سياسي جدير يدير تجارة ميناء عدن متمثلًا بمملكة قتبان، حيث أصبح هذا الميناء جزءًا من نفوذها[2].

ومن خلال سيطرة القتبانيين على الأجزاء الساحلية الجنوبية الغربية من الجزيرة العربية فقد تدفقت تجارة أفريقيا الوافدة إلى ميناء عدن، وأصبح من أهم موانئ مملكة قتبان[3]، وبهذا فقد بلغ القتبانيون حالة من الثراء الاقتصادي بفضل موقعهم المتميز على خطوط التجارة البرية، فضلًا عن سيطرتهم على أهم موانئ الساحل الجنوبي الغربي المطل على البحر الأحمر بما فيها ميناء عدن وموزا[4].

ومع بداية القرن الأول الميلادي فقدت قتبان سيطرتها على السواحل الجنوبية بما فيها ميناء عدن أمام ضربات السبئيين والحضارمة، فحل السبئيون محلهم في إدارة

---

(1) The periplus of the Erythraean Sea. Translated and edited by G. W. B. HUNTINGFORD, London. 1980. 15. p. 27.

(2) بافقيه، محمد عبدالقادر: المرجع السابق، ص22.

(3) فؤاد، حسنين: العرب قبل الإسلام، القاهرة – مصر، بلا، ت، ص288.

(4) الشمري، حمزة جار الله: المرجع السابق، ص، 88.

النشاط التجاري في هذا الساحل وأصبح ميناء عدن تحت سلطة السبئيين ونفوذهم[1].

سيطر السبئيون على ميناء عدن واتصلوا من خلاله مع البلاد الأخرى، إذ كانت السفن ترسو في ميناء عدن وهي محملة بالسلع التجارية المتنوعة، لاسيما سلع أفريقيا، فيقوم السبئيون بنقلها بحرًا إلى موانئ شمال البحر الأحمر بما فيها ميناء (لويكا كوما)، ومنها إلى موانئ الساحل المصري، أو عن طريق البر الساحلي المحاذي لساحل البحر الأحمر إلى البتراء (عاصمة الأنباط)، ومنها إلى أسواق مصر وسوريا[2].

بعد سبأ أصبح ميناء عدن تابعًا لمملكة حمير الفتية، وأصبح ميناؤها الرئيس في مرحلة من المراحل، وارتبط بشكل مباشر مع شرق أفريقيا في جلب سلعها التجارية، وغدا مركزًا مهمًّا للتبادل التجاري مع موانئ العالم القديم[3].

ثانيا: علاقة عدن التجارية مع الهند

ليس هناك وقت متفق عليه لبدء العلاقات التجارية بين الموانئ العربية الجنوبية والموانئ الهندية، إلا أنه من المحتمل أنها بدأت في الوقت الذي بدأت فيه العلاقات التجارية مع بلاد الرافدين وسكان السند[4]، وبهذا فقد كان لبلاد لعرب الجنوبية علاقات تجارية واسعة مع الهند، وقد جاءت هذه العلاقات من خلال ذهاب التجار العرب الجنوبيون الذين كانت سفنهم تعبر المحيط الهندي في أوقات معينة من السنة[5].

وبما أن الهند كانت لها منتوجات ومصنوعات يحتاج لها سكان العالم القديم كالمصريين والآشوريين والفينيقيين واليونانيين والرومانيين والعرب، فما كان من

(1) البكري، منذر: دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام (تاريخ الدول الجنوبية في اليمن)، مطبعة جامعة البصرة، 1980م، ص199.

(2) هومل، فرتز: التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، تر: فؤاد حسنين، مكتبة النهضة المصرية، بلا - ت، ص55.

(3) الشمري، حمزة جار الله: المرجع السابق، ص97.

(4) باقر، طه: علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب، مجلة سومر، مج5، 1949م، ص124.

(5) ملاعبة، نهاية عبدالرحمن: دور ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية بين القرن الأول ق.م - القرن الثالث الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأردن - كلية الدراسات العليا، العام الجامعي 1995م، ص145.

عرب الجنوب (اليمنيون القدماء) إلا أن تكفلوا بنقل هذه السلع الهندية على سفنهم الشراعية بمساعدة الرياح الموسمية التي عرفوا أسرارها دون غيرهم[1].

ويبدو أن تجارة البخور قد أسهمت بدور مهم في انتعاش العلاقات التجارية بين موانئ العربية الجنوبية بما فيها موزع - عدن - قنا وموانئ الهند، حيث كان البخور بأنواعه المختلفة من أهم السلع التجارية التي استوردها التجار العرب من الهند[2].

ومن المعلوم أن عرب الجنوب قد أدُّوا دور الوسيط التجاري بين الشرق والغرب بحكم موقعهم، فكانوا يجمعون سلع الهند من توابل وبهارات وقطن وغيرها من السلع، ويضيفون إليها ما تنتجه بلادهم من بخور (اللبان والمر والصبر) وعطور وغيرها، ثم يقومون بنقلها إلى مختلف دول العالم القديم عبر طرق برية وبحرية، وكان ميناء عدن بمثابة مخزن ومستودع للمنتجات المستوردة من الهند[3].

وعندما آلت عدن لمملكة قتبان، اتخذت ميناء عدن مركزًا لتفريغ البضائع القادمة من الهند، وإعادة شحنها إلى مناطق الشرق القديم بما فيها مناطق حوض المتوسط، فقبل أن يهتدي الرومان إلى معرفة سر الرياح التجارية إلى الهند؛ كانت جميع السفن التجارية تأتي من الهند ومن مصر وتفرغ حمولتها في ميناء عدن، ومن عدن يتم تصديرها إلى شرق أفريقيا، وسلع الهند إلى مصر والشام[4].

لقد كانت معظم الموانئ العربية المنتشرة على طول السواحل المحيطة بشبه الجزيرة العربية تعد نقاط انطلاق الرحلات البحرية باتجاه السواحل الهندية، وكان من أهم هذه الطرق التالي:

---

(1) الجرو، أسمهان سعيد: دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، دار الكتاب الحديث، القاهرة - مصر، 2003م، ص81.

(2) MillerJ., the spice trade of the Roman Empire 29 B. C to 641 A. D, Oxford 1969, PP. 33 – 36.

(3) بافقيه، محمد عبدالقادر: موجز تاريخ اليمن قبل الإسلام، في مختارات من النقوش اليمنية القديمة، تونس، 1985، ص25.

(4) شهاب، حسن صالح: عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء، 1990م، ص54.



طريق يبدأ من ميناء (لويكا كوما)، وهو ميناء الأنباط شمال البحر الأحمر، متجهًا جنوبًا نحو ساحل الجزيرة الغربي، ومارًا بموانئ (اجرا)، وهو الميناء الرئيس لدولة (لحيان) ثم ميناء موزا، واوكليس جنوب غرب الجزيرة العربية، ومن ثم إلى ميناء عدن في أقصى الجنوب الغربي، مرورًا بميناء قنا ورأس فرتك، ومنه تتجه السفن الشراعية إلى شواطئ الهند الغربية[1].

وكان ميناء عدن قد تعامل بشكل مباشر مع موانئ السواحل الهندية أهمها ميناء بريجازا، الذي يعد من أهم الموانئ الهندية الواقعة على الساحل الجنوبي الغربي للهند في حوض نهر تريدا حيث كان هذا الميناء مركزًا تجاريًا تقصده سفن العالم القديم، وكانت تنطلق من ميناء عدن رحلات منتظمة للسفن العربية إلى ميناء بريجازا، وكان الهنود يبعثون من هذا الميناء بسلعهم ومنها السكر إلى موانئ المحيط الهندي العربية والأفريقية[2].

ورغم نجاح الرومان في القيام برحلات تجارية بحرية مباشرة من مصر إلى الهند، وكسر ذلك التقليد المتعارف علية في سير الملاحة البحرية عبر البحر الأحمر، بعد اكتشاف (هيبالوس) سر اتجاهات الرياح الموسمية في المحيط الهندي وبحر العرب، وتحقيق الآمال المنشودة للرومان واليونان في خلق الاتصال المباشر بين بلادهم وبلاد الهند دون وسيط تجاري، إلَّا أن هذا الاكتشاف لم يؤثر كثيرًا على الموانئ العربية الجنوبية بما فيها ميناء عدن، حيث ظل القسم الأعظم من التجارة الهندية مرتبطًا كالسابق بتجار عرب جنوب الجزيرة، وذلك بحكم سيطرتهم على البحر العربي وباب المندب والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ناهيك عن صعوبات الملاحة التي واجهت السفن الرومانية في رحلاتهما التجارية في البحر الأحمر وخليج عدن ذي الشعاب المرجانية[3].

---

(1) زيادة، نقولا: تطور الطرق البحرية والتجارية بين البحر الأحمر والخليج والمحيط الهندي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع4، السنة الأول، جامعة الكويت، 1975م، ص227.

(2) بافقيه، محمد عبدالقادر: تاريخ اليمن.... المرجع السابق، ص160.

(3) شهاب، حسن صالح: أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط2، بيروت – لبنان، 1981م، ص134.

ويبدو أن هذه الأسباب مجتمعة وقفت عائقًا أمام استمرار التجارة الرومانية البحرية مع الهند طويلًا، إذ سرعان ما انكمشت وعادت كما كانت في السابق إلى الارتباط الوثيق بموانئ السواحل الجنوبية لعرب جنوب الجزيرة العربية بما فيها ميناء عدن ذو الموقع الفريد والمميز.

ثالثًا: علاقة عدن التجارية مع اليونان والرومان

لقد ارتبط عرب جنوب الجزيرة العربية بعلاقات تجارية متميزة مع اليونان والرومان منذ القدم، حيث كانت بلاد عرب جنوب الجزيرة تحتل مكانة خاصة في مجال إنتاج المواد العطرية من بخور وطيوب، وقد زاد الاهتمام بهذه البلد منذ أن قام الإسكندر الأكبر بغزواته في الشرق، وإدراكه بأهمية البحار المحيطة بإمبراطوريته، وأنه من الأهمية بمكان الربط بينها بحيث يتصل المحيط الهندي وبحر العرب (خليج عدن) عن طريق البحر الأحمر بالبحر المتوسط، ومما يوكد على تلك العلاقات التجارية العثور على نقش في (قفط) وهي مدينة تقع على النيل في صعيد مصر نقش باليونانية يشير إلى مواطن (تجار) من عدن، وهذا يؤكد على حجم الترابط والعلاقات التجارية اليونانية مع عدن[1].

ومما لاشك فيه أن السفن التجارية اليونانية والرومانية التي كانت تأتي إلى موانئ الساحل الجنوبي الغربي للجزيرة العربية لا تستطيع تجاوز ميناء عدن[2]، حيث كانوا يحملون بضائعهم من موانئ الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، قنا – عدن – إلى البحر الأحمر ومنها إلى ميناء البطلمي القصير، ومنه يتخذ طريقًا بريًّا في صحراء مصر الشرقية حتى (قفط) على نهر النيل[3].

---

(1) محيرز، عبدالله أحمد: العقبة – دراسة تحليلية جغرافية وتاريخية لجانب من مدينة عدن، وزارة الثقافة، اليمن، ب. ت، ص24 – 25.

(2) نصحي، إبراهيم: تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج3، القاهرة – مصر، 1976م، ص45.

(3) باوزير، محمد بن هاوي: عدن... تاريخ وحضارة... رؤية تاريخية في أسباب وزمان التسمية، الندوة العلمية – عدن بوابة اليمن الحضارية، 18 – 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م، ص290.



كما ازدادت حدة النشاط البحري عندما بدأت السفن اليونانية بالتدخل المباشر في تجارة المحيط الهندي، عقب سيطرة البطالمة على مصر لنسجهم علاقات تجارية مع العرب الجنوبيين، وكانت الخطوة التي قام بها البطالمة على طريق ونهج أسلافهم اليونان في دراسة خطوط الملاحة البحرية في عهد حكم (بطليموس الثاني فيلادلفوس 280ق.م)، إذ قام بتكليف أحد أقربائه، وكان على علم ودراية بعلم الملاحة البحرية، حيث قام بدراسة دقيقة لساحل شبه الجزيرة العربية حتى عدن[1].

ويبدو أن ميناء عدن قد أصبح ذا أهمية كبيرة منذ القرن الرابع قبل الميلاد، إذ أصبح منذ ذلك الحين ميناء ومدينة تجارية مهمة على طريق التجارة العالمية القديمة، مما دفع البطالمة بحركة اكتشاف منظمة لسواحل البحر الأحمر حتى الوصول إلى عدن، ومن ثم الهند.

مع نهاية القرن الثاني وبداية القرن الأول قبل الميلاد فقد ميناء عدن مكانته التجارية بوصفه ميناء عبور للتجارة العالمية القديمة، ويعود السبب في ذلك إلى اكتشاف (هيبالوس) سر الرياح الموسمية للملاحة البحرية، فنشطت تجارتهم في البحر الأحمر والمحيط الهندي، حيث كانت سفنهم التجارية تنطلق مباشرة من مصر عبر موانئهم إلى الهند والعكس، وهذا ما أثر سلبًا على ميناء عدن[2].

في نهاية القرن الأول قبل الميلاد اتخذ الإمبراطور الروماني قرارًا كان له أثر على مستقبل الوضع السياسي لمنطقة حوض البحر الأحمر الجنوبي، بإرسال حملة عسكرية بقيادة والي مصر (اليوس جالوس) إلى العربية السعيدة؛ بغرض احتلال مناطق إنتاج البخور، وقد باءت هذه الحملة بالفشل، وكان لها أثر سلبي على الوضع الاقتصادي لبلاد العربية السعيدة[3].

---

(1) كليب، مهيوب غالب: الأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية بين القرن الثالث قبل الميلاد الثاني الميلادي، الندوة العلمية عدن بوابة اليمن الحضاري....ص395.

(2) حوراني، جورج فضلو: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تر: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة – مصر، 1958م، ص82.

(3) علي، جواد: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج2، دار العلم للملايين، بيروت – لبنان، 1976م، ص43 – 44.

ورغم فشل الحملة الرومانية عسكريًّا، إلا أنهم تفرغوا إلى الهدف الثاني، ويتمثل بالوصول إلى الهند بغير واسطة العرب الجنوبيين، ولهذا فكر الرومان بتجهيز حملة ثانية للسيطرة على السواحل الغربية والجنوبية من جزيرة العرب بما فيها ميناء عدن، ولأهمية هذه الحملة، فقد تولى قيادتها ابن الإمبراطور الروماني بالتبني (جايوس قيصر)، ويذكر بليني أن هذا القائد لم يفعل أكثر من إلقاء نظرة سريعة على بلاد العرب[1]، وقد حققت هذه الحملة هدفها بالسيطرة على منفذ البحر الأحمر وذلك باحتلال (عدن) ووضع حامية رومانية فيها[2].

وبهذا فقد أصبح التجار الرومان يصلون إلى الهند وإلى السواحل العربية الجنوبية، ويقيمون في هذه الموانئ والمدن الساحلية والجزر، وخير دليل في ذلك إشارة صاحب كتاب الطواف[3] إلى وجود اليونان والرومان في جزيرة سقطرى، وهذا يعني أن احتلال عدن قد عزز وجودهم في هذه الجزيرة. ولأهمية عدن، فقد ألحقت بالإمبراطورية الرومانية، وأصبحت مستعمرة رومانية ترسو فيها السفن الرومانية والمصرية[4].

ورغم محاولات الرومان السيطرة على طرق التجارة البحرية خلال نهاية القرن الأول قبل الميلاد وبداية القرن الأول الميلادي، إلا أن التجارة البحرية لعرب الجنوب استمرت تؤدي دورها الريادي بكل ثبات، ويعود السبب في ذلك إلى منتجاتهم المحلية (اللبان والمر والصبر) التي استمرت تلاقي رواجًا عالميًّا، وبهذا لم يستطع الرومان السيطرة عليها ولم تضمحل تجارتهم.

ومع بداية القرن الأول الميلادي كان ميناء عدن يعيش حالةً من التدهور والركود، حيث وصف (بريبلوس) صاحب كتاب الطواف ميناء عدن فكأنه بمثابة قرية على

---

(1) Plinius; Naturlis Historia V1, ch. 141.p 160.

(2) الحمد، جواد مطر: الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم خلال الألف الأول قبل الميلاد حتى عشية الغزو الحبشي 535م، ط1، دار الثقافة العربية الشارقة، 2002م، ص501.

(3) Th periplus, Sec, p 30.

(4) الظفاري، جعفر: دراسات في المجتمع اليمني القديم، مجلة (الثقافة الجديدة)، ع4، صنعاء، 1975م، ص43.



البحر، حيث يقول: "أما الآن (في عهده القرن الأول الميلادي تقريبًا) لم تعد عدن حتى مجرد ميناء تتوقف عنده السفن اليونانية والرومانية القاصدة الهند، فقد انحدرت إلى مستوى قرية على الشاطئ(1).

إن مرحلة ما بعد الميلاد وبالتحديد في منتصف القرن الأول قبل الميلاد تمكنت مملكة حمير من إزاحة القتبانيين من مختلف المناطق الساحلية، ولم يكن عدن بمنأى عن تلك الصراعات بحكم موقعه الجغرافي، الذي أصبح من مناطق النفوذ الحميري، وكان من الصعب على ملك حمير توفير الأمان والسلامة لتلك السفن التجارية القادمة والذاهبة منه، وإحكام قبضته على الطريق التجارية البرية والبحرية(2)، مما اضطر ملك حمير إلى الاهتمام في تلك المدة بميناء موزا، بديلًا عن ميناء عدن، ويعود السبب في ذلك – على ما يبدو – إلى قرب ميناء موزع من حاضرة مملكة حمير ظفار، الذي يكون من السهل احتواء الميناء عسكريًّا واقتصاديًّا.

وفي مطلع القرن الثالث الميلادي نجد ميناء عدن يؤدي نشاطه التجاري في نطاق ضيق؛ نتيجة لتلك الأزمات الاقتصادية التي ضربت العالم القديم بما فيها الرومان، مما دفع التجار الرومان إلى إنشاء حامية رومانية فيه للاستراحة والإقلاع منه إلى الهند والسواحل الأفريقية والعودة إليها(3).

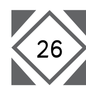
المحور الثاني: أهم السلع التجارية المحلية والدولية.

استأثر اليمنيون منذ مطلع الألف الأول قبل الميلاد بنصيب كبير من حركة التجارة العالمية، وتحكموا بشبكة مهمة من مسالكها البرية والبحرية، وأصبحت ممالك اليمن القديم (سبأ – حضرموت – معين – قتبان – أوسان – حمير) منذ تلك العصور نواة

(1) The periplus Sec:. p 26.

(2) الجرو، أسمهان سعيد: نشأة الملاحة في ميناء عدن القديم، الندوة العلمية الأولى عدن – ثغر اليمن الماضي – الحاضر – المستقبل الجزء الأول، 15 – 17 مايو 1999م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 1999، ص 340.

(3) الجرو، أسمهان سعيد، المرجع السابق، ص 341.



لدول تجارية واسعة، ولم تقتصر تجارة عرب الجنوب (اليمن القديم) على تصدير منتجاتهم المقدسة المرغوبة لدى العالم القديم فحسب، بل أضافوا إليها ما كانت سفنهم تجلب من سلع، أو يصل إليهم من البضائع المستوردة من شرق أفريقيا ومن الهند واليونان والرومان ومن مصر، وكانت حاصلات المناطق التابعة لهم وإنتاجها لأهم أنواع البخور والطيوب قد جعلها تحتل مكانة كبيرة في حركة التجارة العالمية تصديرًا واستيرادًا في تلك العصور.

وقد كان لميناء عدن دور كبير في حركة التجارة العالمية القديمة، لاسيما أهم السلع التي كانت تأتي إلى هذا الميناء ويتم تصديرها إلى العالم الخارجي، وهذه السلع هي التي منحت ميناء عدن شهرته العالمية الواسعة، وقد انعكس ذلك الاهتمام بوضوح في كتب المؤرخين الكلاسيكيين من اليونان والرومان، منهم بريبلوس صاحب كتاب الطواف الذي ذكر أن عدن تشبه الإسكندرية؛ لأنها كانت تستورد البضائع من الخارج، ومن موانئ البحر المتوسط المختلفة ومن مصر، ويشير إلى أن السفن التجارية القادمة من الهند لا تبحر مباشرة إلى مصر، وكذلك السفن التي تأتي من مصر لا تجرؤ على الإبحار إلى الهند مباشرة، ولكنها تصل إلى ميناء عدن – وبهذا كانت تستلم البضائع من كلا الجانبين[1].

ومما لاشك فيه أن ميناء عدن قد أصبح محطة تجارية كبيرة لتصدير المنتجات والسلع المحلية، وكذلك استيراد السلع والمنتجات الدولية، كما كان يعمل على إعادة تصدير ما يستورد من السلع إلى مناطق أخرى من العالم القديم والتي كانت محل رغبة ورواج في تلك العصور[2].

---

(1) الصالحي، واثق: عدن تشبه إسكندرية البطالمة، الندوة العلمية – عدن بوابة اليمن الحضاري.. ص284.

(2) الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي: التجارة الخارجية لليمن القديم من القرن الأول الميلادي إلى القرن الرابع الميلادي (دراسة تاريخية اقتصادية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن – كلية الآداب – قسم التاريخ، العام الجامعي 2016م، ص44.

أهم السلع المحلية:

اللُّبان:

يعدُّ اللُّبان عماد التجارة لعرب جنوب الجزيرة (اليمن القديم)، ومن أهم وأثمن صادراتهم، حيث كان مطلوبًا ومرغوبًا لدى كل شعوب العالم القديم؛ لما له من أهمية دينية ودنيوية، فقد كان استخدامه أساسيًّا في المعابد عند تقديم القرابين للآلهة، وفي أثناء المراسيم الجنائزية، وفي عملية تحنيط الموتى، كما كان يحرق في الحفلات الدينية والعامة - إلى جانب استخدامه في الحياة اليومية وفي تركيب العقاقير الطبية، وفي أغراض الزينة والتجميل، وصناعة العطور[1].

ومن المعروف أن شجرة اللبان تنمو بشكل أساسي في الساحل الأوسط لجنوب الجزيرة العربية وبالذات في إقليم ظفار في مملكة حضرموت، وكان جزء منه يتجه من قنا على الساحل الجنوبي إلى عدن، ومن ميناء عدن يصدر باتجاه شمال البحر الأحمر، حيث يمر بميناء اوكليس ثم موزا، ومن ثم ميناء لوكيا كوما، ومنه إلى أحد الموانئ المصرية ميناء موسى هرموس[2].

ولم تكن سلعة اللبان التي تصدَّر إلى العالم الخارجي قاصرة على المنتج المحلي فقط، بل كان ميناء عدن يستقبل سلع الهند وبالذات من (Moundou) مندو سلعة اللبان التي كانت تزرع في الهند، ومن عدن يتم تصديرها إلى حوض البحر المتوسط[3].

فقد كانت مدينة ملاد (Maloa) بربرة الحالية الواقعة في شرق أفريقيا، وهي مدينة وميناء تجاري قد تعامل معها عرب الجنوب تجاريًّا، وكان اللبان من أهم صادراتها إلى

---

(1) Muller, W, W: Arabion frankincense in Antiauity According to classical sources, studies in History of Arabia, Vol, 1, Riyadh, 1979, p. 79 – 92.

(2) علي، جواد، المرجع السابق، ج7، ص27.

(3) ملاعبة، نهاية عبدالرحمن: دور ممالك جنوب الجزيرة شبه العربية في التجارة الدولية بين القرن الأول ق.م - القرن الثالث الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأردن، كلية الدراسات العليا - قسم التاريخ، العام الجامعي 1995م، ص153.

ميناء عدن ومن عدن يتم تصديرها إلى العالم الخارجي[1].

يبدو أن عرب الجنوب قد جلبوا منتج اللبان من الهند وشرق أفريقيا، لكي يبقوا هم المتحكمين بهذا المحصول النقدي، وعدم وقوعه تحت نفوذ تلك الشعوب التي ركبت البحر وكانت تحلم بالوصول إلى أرض إنتاج البخور والطيوب.

المرُّ:

يأتي المر في المرتبة الثانية من حيث الأهمية في تجارة العالم القديم بعد اللبان في قائمة السلع التجارية المصدرة إلى الخارج في العصور القديمة، ذلك لارتباطه بالطقوس الدينية في مختلف مناطق العالم القديم، حيث كان يحرق في المعابد الوثنية كبخور، إلى جانب تقديم كميات كبيرة منه قرابينَ للآلهة، ويستخدم في عملية تحنيط الموتى بمصر القديمة، إلى جانب استخدامه في صناعة الأدوية والعطور ومستحضرات التجميل، ويدخل في صناعة الدهن المقدس عند اليهود[2].

ويبدو أن شجرة المر تنمو في منطقة الجبل من ميناء (موزع)، كما ينمو أيضًا شمال عدن وأبين[3]، بالإضافة إلى نمو محصول المر في أراضي مملكة حضرموت بما فيها ظفار وسقطرى، وكان جزء يتم نقله إلى عدن عن طريق ميناء قنا، ومن ثم يصدر إلى مصر وبلاد اليونان والرومان وحوض المتوسط[4].

وقد تحدثت المصادر الكلاسيكية عن الطريق البري (طريق البخور)، يخبرنا ديودورس الصقلي الذي عاش في القرن الرابع/ الثالث قبل الميلاد أن اللبان والمر كانا يأتيان إلى عدن، ثم ينقلان عبر طريق اللبان على مملكة الأنباط، ومنها ينقلان عبر

---

(1) النعيم، نورة عبدالله: الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة الممتدة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، الرياض، 1992م، ص261.

(2) الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي، المرجع السابق، ص51.

(3) دماج، ليبيا عبدالله: المحاصيل الزراعية في اليمن القديم، دار النشر للجامعات، اليمن - صنعاء، 2012م، ص91.

(4) علي، جواد: المرجع السابق، ج7، ص27.



البحر المتوسط إلى مصر، وإلى بلاد الشام[1].

ومما لاشك فيه أن سلعة المر التي يصدرها ميناء عدن إلى العالم الخارجي لم تكن قاصرة على ما تنتجه اليمن القديم فقط، بل إضافة إليها ما كان يصدَّر إليه من شرق أفريقيا ومن الهند، حيث كانت سلع (Avalites) أفالتيس الواقعة في شرق أفريقيا بما فيها المر تصدر بشكل رئيسي إلى ميناء عدن، ومن ثم يقوم عرب الجنوب بتصديرها إلى الإمبراطورية الرومانية ومصر والشرق الأقصى[2].

كما كانت سلع (Malao) ملاو و(Moundou) مندو بما فيها المر تصدرها إلى ميناء في جنوب الجزيرة العربية، ومنه يتم تصديرها إلى الخارج[3].

الملح:

يعد الملح بنوعيه الصخري والبحري من المنتجات والسلع التي اشتهرت بها عرب الجنوب (اليمن القديم) منذ القدم وتاجر بها محليًا ودوليًا، وكان الملح البحري المستخلص من مياه البحر أهم مناطق إنتاجه في اليمن القديم مدينة عدن[4]، ويبدو أنه قد قام الطريق البري (طريق اللبان) أساسًا على أنقاض الطريق القديم طريق الملح الذي كان مستخدمًا لنقل الملح بعد استخراجه من مناجمه المنتشرة في عدن وشبوة ووادي جردان، وعبر هذه الطريق ينقل مع بقية السلع إلى العالم القديم.

وعلى الرغم من عدم ذكر الملح في المصادر الكلاسيكية اليونانية والرومانية ضمن السلع التي تصدرها الموانئ الساحلية لعرب الجنوب بما فيها عدن، إلا أننا لا نستبعد تصديرها إلى العالم الخارجي، ولكن لكونها سلعة عادية وغير مقدسة؛ يبدو أنها لم تذكر من ضمن تلك السلع التي كان ميناء عدن يصدرها.

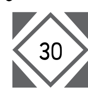
---

(1) ملاعبة، نهاية عبدالرحمن: المرجع السابق، ص87.

(2) The Periplus: p. 24.

(3) النعيم، نورة عبدالله: المرجع السابق، ص261.

(4) شهاب، حسن صالح: فن الملاحة عند العرب، مركز الدراسات والبحوث اليمنية، صنعاء – اليمن، دار العودة، بيروت – لبنان، 1982م، ص165.



المصنوعات المعدنية والآلات الحديدية:

لقد اعتنى اليمنيون على مر العصور بالصناعات المعدنية، وكان الحديد من ضمن المعادن التي عرفها عرب الجنوب منذ القدم ومارسوا تعدينه، فذكرت النقوش اليمنية القديمة الحديد باسم (فرزن - ف ر ز ن)[1]، ومعدن الحديد يتواجد في عدة مواقع من اليمن القديم أهمها: صعدة - نقم - غمدان - البيضاء - عدن[2].

كما برع اليمنيون في صناعة الحديد فصنعوا منه الأسلحة كالخناجر والسكاكين والسيوف والنبال والفؤوس، وكانت هذه الأسلحة تصدر جزءًا منها وبالذات عبر ميناء عدن إلى ساحل شرق أفريقيا، كم عرفوا الصناعات الصياغية وهي صياغة الحلي الذهبية والفضية والأسوار والأقراط والخواتم والخلاخيل وطبعوها بالطابع المحلي المميز[3].

الطيوب والعطور:

من السلع المهمة التي تاجر بها العرب الجنوبيون ونقلوها إلى بلاد الشام ومصر واليونان والرومان، العطور والطيوب، وقد خلدتها التوراة حيث جاء في سفر حزقيال ذكر عدن ميناء لتجارة الطيب "تجار شبأ ورعمة هم تجارك، بأفخر أنواع الطيب وبكل حجر كريم والذهب أقاموا أسواقك، حران وكنه (قنا) وعدن تجارك.."[4].

كما خلدت المصادر الكلاسيكية (اليونان والرومان) عطور وطيوب عرب جنوب الجزيرة، حيث أشارت إلى أن أهل العربية الجنوبية كانوا يصنعون الطيوب، وأن

---

(1) بيستون، أ. ف. ل. محمود الغول، والتر موللر، جاك ريكمانز: المعجم السبئي، منشورات جامعة صنعاء، 1982م، ص144.

(2) عبدالغني، نبيل عبدالوهاب: الحياة الاجتماعية في اليمن القديم من القرن الأول الميلادي إلى القرن السادس الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة - كلية الآداب - قسم التاريخ، العام الجامعي 2002م، ص71 - 72.

(3) الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي: المرجع السابق، ص62، الحمد، جواد مطر: المرجع السابق، ص407.

(4) الكتاب المقدس، العهد القديم، دار الكتاب المقدس في الشرق الأدنى، بيروت - لبنان، 1971م، سفر حزقيال، الإصحاح السابع والعشرون، الفقرة 22 - 23.



غاباتهم غنية بأشجاره، وأن الروائح العطرة تنبعث من هذه الأشجار[1]، وكان من أشهر أنواع الطيوب طيب الخلق، وكان يصنع هذا النوع المميز في عدن، وليس هناك شعب أقدر ولا أمهر في صناعته من العرب، وقد كان التجار يأتون من الهند والسند إلى عدن فيأخذون هذا الطيب المميز ويفخرون به في بلادهم[2].

وقد بقيت عدن على شهرتها في صناعتها وتميزها بالعطور والطيوب، وكان أيضًا من طيوبها المميزة عطر الغالية، وكان هذا العطر عبارة عن خليط عطري من المسك والعنبر ودهن بذور شجرة اللبان[3].

ومن سوق عدن تشتري اللطائم وأنواع الطيب، ولم يكن في الأرض أكثر طيبًا، ولا أحذق صُنَّاعًا للطيب من عدن، وكان تجار عدن المحليين من أغنى التجار العاملين بها من الأجانب، بحيث كان البعض منهم يمتلك المراكب العظيمة التي لا يضاهيها أحد في ذلك الزمان، وكانوا ينقلون فيها من البضائع ما يشاء العالم الخارجي[4].

العنبر:

يعد العنبر من أشهر أنواع الطيوب وأغلاها ثمنًا، وهذه المادة تلتقط وتجمع من على السواحل على هيئة كرات صغيرة منتظمة على شكل مسبحة، وتستخدم في صناعة العطور وفي الأغراض الطبية[5].

ويعد العنبر من أحد منتوجات منطقة الشريط الساحلي الجنوبي لجنوب شبه الجزيرة العربية، بما فيها منطقة الساحل الحضرمي، وكما يكثر في سواحل عدن أيضًا،

---

(1) عبدالله، أسوان محمد حسين: البخور والمباخر في العربية الجنوبية من خلال المعطيات الأثرية والتاريخية، مجلة دراسات تاريخية، ع1، 2018، ص55.

(2) المرزوقي: الأزمنة والأمكنة، ج1، ط6، دار الكتب العلمية، بيروت - لبنان، 1417هـ، ص73.

(3) الحمد، جواد مطر، المرجع السابق، ص412.

(4) التوحيدي، أبو حيان: الامتناع والمؤانسة، ج1، مر: هيثم خليفه الطعيمي، المكتبة العصرية، بيروت - لبنان، 2005م، ص76 - 77.

(5) الجرو، أسمهان سعيد: دراسات في التاريخ الحضاري... المرجع السابق، ص58.

ويعد العنبر من أهم المنتوجات التي يصدرها ميناء عدن إلى جانب الطيوب إلى العالم الخارجي[1].

الأقمشة والمنسوجات والبرود العدنية:

وصف نسيج اليمن القديم الثمين المصنوع بأنه حسن لجودته ورقته وألوانه ونقوشه ورسوماته المنمنمة، بينما شبهت منسوجات وبرود المناديل اليمنية لجمال وشيها بنور الربيع[2]، إذ كان لعرب جنوب شبه الجزيرة العربية شهرة واسعة في صناعة الملابس وتحبير البرود، وقد أشارت المصادر التاريخية إلى أن اليمنيين القدماء قاموا بتصدير الأقمشة والمنسوجات والملابس المختلفة إلى خارج بلادهم[3]، وكانت المنسوجات اليمنية تفوق نظيراتها في الثمن، ومن أشهر هذه المنسوجات البرود العدنية التي تنسب إلى مدينة عدن، ومن عدن يتم نقلها بالذات إلى الحجاز[4]، وهي منسوجات رقيقة تصنع من الكتان، ويدخل في لحمتها خيوط الذهب، واختصت عدن بصناعتها[5].

كما كان الحرير أيضًا من أهم السلع التجارية التي نقلت إلى جانب البخور عبر طريق البخور، فقد كانت تجارة المحيط الهندي بما فيها الحرير والسلع الأخرى تأتي إلى ميناء عدن، ثم تنقل إلى دول جنوب شبه الجزيرة العربية في شرق اليمن، وبعد ذلك يتم نقلها عبر طريق البخور إلى دول البحر المتوسط[6].

(1) لقمان، حمزة علي: تاريخ الجزر اليمنية، بيروت - لبنان، 1974م، ص30.

(2) الكثيري، ناجي جعفر بن مرعي: النسيج في الحضارة اليمنية، "دراسة في تاريخ اليمن الصناعي"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، المجلد9، العدد17، يوليو - ديسمبر 2005م، ص117.

(3) الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي: المرجع السابق، ص74.

(4) هادي، صالح ناصر: طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وآثار اليمن الاقتصادية عليه، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد - كلية الآداب، العام الجامعي 2003م، ص191.

(5) سالم، السيد عبد العزيز: دراسات في تاريخ العرب - عصر ما قبل الإسلام، دار المعارف، القاهرة - مصر، 1967م، ص132.

(6) Sanger, H.،: = the Arabian peninsula, New york, 1954, p. 203.



الأحجار الكريمة والعقيق:

كانت الأحجار الكريمة والعقيق من أهم صادرات ميناء عدن إلى العالم الخارجي، وقد كان لهذه المواد مكانة مهمة في التجارة الدولية لليمن القديم، حيث اشتهر أهل اليمن بصناعة الأحجار الكريمة بما فيها العقيق الذي استخدم في أدوات الزينة، ومن الأماكن التي تشتهر بالأحجار الكريمة في اليمن القديم مدينة عدن[1]، كذلك أشارت التوراة إلى تلك العلاقات التجارية التي كانت قائمة بين عرب الجنوب والعبرانيين، وقد ورد أن الأحجار الكريمة كانت من أهم صادرات عرب الجنوب إلى مملكة العبرانيين وصيدا الفينيقية[2].

اللؤلؤ:

كانت تجارة اللؤلؤ إحدى صادرات ميناء عدن إلى الهند واليونان والرومان، وكان ساحل عدن من بين الأماكن التي اشتهرت كمغاوص للؤلؤ وبالذات المياه القريبة من (خور العميرة) التي تقع إلى الغرب من مدينة عدن[3]، وقد كان اللؤلؤ يدخل في صناعة تيجان الملوك وصناعة الحلي، وهذا مما زاد من ثمنه والإكثار في الطلب عليه[4].

الخيول العربية:

كان من أهم صادرات ميناء عدن إلى العالم الخارجي وبالذات إلى الهند الخيول العربية، حيث كانت الخيول العربية مرغوبة عند ملوك الهند؛ مما عاد على عرب الجنوب بأرباح طائلة؛ لأن الخيول غالية الثمن جدًا في الهند[5].

---

(1) الحمد، جواد مطر: المرجع السابق، ص399.

(2) الكتاب المقدس، العهد القديم: المصدر السابق، الفقرة 22 - 23.

(3) الغنيم، عبدالله يوسف: الغوص على اللؤلؤ في المصادر العربية، ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، ب - ت، ص40، ملاعية، نهلة: المرجع السابق، ص148.

(4) الشمري، محمد جار الله حمزة: المرجع السابق، ص176.

(5) الحمد، جواد مطر: المرجع السابق، ص449.

أهم السلع الدولية:

الزجاج والمصنوعات الزجاجية:

يعد الزجاج من أهم السلع والمنتجات الواردة إلى ميناء عدن، حيث كان يستورد من عدد من مناطق العالم القديم التي ارتبطت بعلاقات تجارية مع اليمن القديم، ويذكر المؤرخ الروماني بليني الأكبر (24/ 23ق.م - 79م) في كتابه (التاريخ الطبيعي) أن الأواني الزجاجية كانت من البضائع التي كان التجار اليمنيون يجلبونها من أسواق شرق أفريقيا[1].

ويبدو أن ميناء عدن كان من المحطات الرئيسة المستوردة للأواني الزجاجية من العالم القديم؛ نتيجة ارتباط عدن بصناعة العطور وحاجتهم لهذه الآنية لتعليب العطور وتصديرها إلى العالم الخارجي، وقد كانت المدن الأفريقية تستورد من مصر الزجاج بمختلف الأنواع والأثواب والنبيذ وصبغة الملابس، وكانت تستورد من الهند الأرز والحنطة وغيرها، وفي ميناء عدن كان يتم تبادل هذه السلع وإعادة تصديرها من عدن إلى شرق أفريقيا وإلى مصر والهند[2].

ورغم استيراد عدن للمصنوعات الزجاجية من شرق أفريقيا ومن الهند واليونان والرومان، إلا أنها قد عرفت تصنيعه، ولكن يبدو أن الإنتاج المحلي لم يكن يغطي حاجتها مما اضطرها أن تأخذ حاجتها من الزجاج المستورد للاستهلاك المحلي وبالذات القِنِّينات لحفظ العطور.

كما أكدت التنقيبات الأثرية التي قامت في بئر النعامة غرب عدن على معرفة مدينة عدن تصنيع الزجاج، حيث تم العثور في أثناء التنقيب على أجزاء من أساور زجاجية وعاجية بأشكال مختلفة ومتعددة الألوان، وتم العثور على قنينة زجاجية شفافة مكتملة، ويبدو أنها كانت تستخدم لحفظ العطور التي اشتهرت عدن بتصنيعه[3].

---

(1) Pliny, Natural History, B, 12, P. 88.

(2) Simkin. G. G. the traditional trade of Asia, London university press, New york, 1968. P. 39.

(3) باطويل، رجاء، وآخرون: تقرير عن أعمال الحفر والتنقيب الأثري في موقع بئر النعامة محافظة عدن - الموسم الخامس 2007م،حولية الآثار اليمنية، ع2، 2009م، ص56 - 67.



القرفة:

تعد القرفة من أهم السلع المستوردة من العالم القديم إلى ميناء عدن، وأهم المناطق التي تنمو فيها الهند وسيلان وفي شرق أفريقيا، وتاجر عرب الجنوب بها، وكانت القرفة من أهم صادرات (مندو) Moundou و(موسيلوم) Mosullom و(أرميتون) Aromaton إلى ميناء عدن الذي كان بدوره يعيد تصديرها من جديد إلى الرومان والشرق الأقصى[1].

الفلفل:

يعدّ الفلفل من أهم سلع التوابل التجارية المهمة الواردة إلى ميناء عدن، وقد اشتهرت بلاد المليبار الواقعة على الساحل الغربي من الهند بهذا المحصول النقدي، كذلك أيضًا من مناطق إنتاجه الشهيرة ساحل النامبل، وتعد هذه المناطق من السواحل الجنوبية الغربية من الهند مثل موزروي وباتيلا أهم مناطق إنتاجه، وكان عرب الجنوب يطلقون عليها بلاد الفلفل[2].

عرف الفلفل في الغرب الأوربي منذ القرن الرابع قبل الميلاد، وكان الرومان يستوردونه بكثرة عن طريق شرائه من عرب الجنوب، إذ كانت السفن الرومانية تأتي إلى عدن، وهناك يتم تبادل السلع وتشحن سفنهم بهذه السلعة[3].

صدفات السلاحف:

لقد كان الطلب على هذه السلعة كبيرًا جدًا ولاسيما الأنواع الجيدة منها وبالذات التي تأتي من جزيرة سقطرى لتميزها بجودة عالية، حيث كانت تقطع وتصنع من صدفاتها الآنية كعلب للحلي والنفائس وبعض أدوات الزينة، وتدخل في صناعة الأثاث وأشياء منزلية أخرى، حيث كان تجار العرب الجنوبيون يذهبون إلى هذه الجزيرة من

---

(1) ملاعية، نهاية عبدالرحمن: المرجع السابق، ص153 - 154.

(2) ملاعية، نهاية عبدالرحمن: المرجع نفسة، ص155.

(3) Crone, patricia: Meccean trade and th Rise of lslamg Oxford, Basil Blockwell, 1978, p. 77.



أجل تبديل بضائعهم بالبضائع التي تنتج هذه الجزيرة بما فيها صدفات السلاحف[1].

وتعد صدفات السلاحف من أهم السلع المستوردة إلى ميناء عدن، حيث كان ميناء عدن يرتبط بطريق بحري مع جزيرة سقطرى ويستوردها من هناك، كذلك أيضًا كان يتم استيرادها من شرق أفريقيا لاسيما من ميناء عدول الذي يعد من أهم الموانئ الأفريقية الذي ارتبط بعلاقات تجارية مع موانئ جنوب الجزيرة العربية بما فيها ميناء عدن[2].

المحور الثالث: أثر العلاقات التجارية على عدن المدينة والميناء.

لم يكن دور عدن المدينة والميناء مقتصرًا على استيراد وتصدير وعرض المنتجات والسلع المحلية والدولية فقط، بل كانت تمثل تجمعًا ثقافيًّا واجتماعيًّا بالإضافة إلى الجانب الاقتصادي لكل مرتادي هذه المدينة والميناء من أصقاع العالم القديم من الهند وشرق أفريقيا واليونان والرومان وكذا المصريين.

حيث حمل عرب الجنوب منذ القدم سلعهم وسلع الأمم والشعوب الأخرى عبر البحر والبر ليتاجروا بها، فكانت نتيجة هذا النشاط التجاري قد أثارت جوانب مختلفة من النمو الثقافي والحضاري بين شعوب العالم القديم[3].

وكان من الطبيعي أن تتأثر عدن بحضارات العالم القديم، وهذه ظاهرة حتمية فرضتها الطرق التجارية البرية والبحرية، التي ربطت عدن بالممالك اليمنية القديمة وبحضارات العالم القديم، لاسيما أن ذلك الاتصال لم يقتصر على حجم البضائع التجارية فقط، بل بما يتمخض عن ذلك الاتصال من تبادل حضاري وثقافي ومعرفي، حيث ربطت عدن بطريق بري يبدأ من عدن إلى دثينة ومن ثم إلى البيضاء، بيحان،

(1) علي، جواد: المرجع السابق، ج1، ص142، الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي: المرجع السابق، ص55.

(2) النعميات، سلامة: تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، مجلة المنار، مج5، ع1، 2000م، ص317.

(3) عثمان، شوقي عبدالقوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية والإسلامية، منشورات سلسلة عالم المعرفة، الكويت، 1982م، ص11.

تمنع (عاصمة قتبان)، مأرب، الجوف، ومن ثم نجران. وطريق بري آخر من عدن إلى الأصباح، ومن ثم المعافر، ظفار، صنعاء، ومن ثم صعدة، مأرب، نجران، ومنها يتفرع شرقًا وغربًا[1]. وطريق بحري يمر من عدن إلى الهند، وطريق آخر إلى شرق أفريقيا، وطريق يربط عدن باتجاه باب المندب نحو شمال البحر الأحمر حيث تسير السفن حتى ترسو في خليج إيلات[2].

مرت عدن بمراحل سياسية وتاريخية متعددة كان لها تأثيرها على عدن المدينة والميناء، حيث كانت في بداية الأمر نافذة بحرية تتبع مملكة أوسان ثم قتبان ومن ثم سبأ ومن بعدها حمير، هذا التعدد والاندماج السياسي المحلي جعل عدن إحدى أكثر المدن والموانئ العربية الجنوبية اندماجًا في حضارات العالم القديم، وهذا ما أكدت عليه المصادر الكلاسيكية والإخبارية[3].

ولا شك أن الموانئ البحرية فضلًا عن كونها مراكز تجارية؛ فإنها تعد عصب الاتصال والمجال الحيوي الذي تمتزج فيه الثقافات المختلفة، لاسيما في مجال الثقافة والعادات والتقاليد الاجتماعية[4]، وقد مثلت عدن بأنها منطقة تفاعل حضاري، ومدينة للتعايش السلمي والثقافات المختلفة منذ وقت مبكر بين مختلف الأعراف والأجناس التي كانت تتردد على عدن المدينة والميناء من أجل العيش فيها أو من أجل ممارسة النشاط التجاري[5].

(1) عبدالمولى، أسامة محمود: تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الزقازيق - المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، العام الجامعي2013م، ص52.

(2) الحمد، جواد المطر: المرجع السابق، ص458 - 459.

(3) كليب، مهيوب أحمد: الأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية (بين القرنين الثالث قبل الميلاد الثاني الميلادي)، الندوة العلمية - عدن بوابة اليمن الحضارية، 18 - 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م، ص395.

(4) الشمري، محمد جار الله حمزة: المرجع السابق، ص161.

(5) كليب، مهيوب أحمد: المرجع السابق، ص396.



ويبدو أن أثر هذه العلاقات التي تمت مع مختلف الأجناس يمكن تلمُّس أثرها بشكل وأضح في جوانب عديدة، منها التشابه في المصطلحات الملاحية الواحدة، كذلك تبادل الكثير من الكلمات الدخيلة على اللهجة المحلية لعدن.

كما تكمن أهمية عدن الحضارية من خلال موقعها الذي فرض نفسه في الدور التجاري منذ القدم، بين عالمي المشرق والمغرب وبلدان البحر المتوسط وبلاد الهند والسند، وهذا يبدو جليًّا في الانسجام والتناغم الحضاري الذي جسد ذلك الدور الطبيعي لعدن المدينة والميناء، وأشادت به المصادر الكلاسيكية والكتب المقدسة[1].

إن الثقافات المختلفة التي تعايشت في عدن قد حصل لها نوع من التناغم الحضاري، فعكست نفسها في السلوك اليومي للبشر، المتمثلة في المظهر وحسن التعامل التجاري مع الآخرين، وكذلك نوع النظام الغذائي، وأشكال الملابس التي يتم لبسها، وكذا أشكال المباني السكنية، وغيرها من التأثيرات الحضارية على عدن المدينة والميناء[2].

إن ما يميز دور عدن على أثر علاقتها بالعالم الخارجي هو تواجد الجاليات الأجنبية فيها والخليط المتنوع للأقوام، وهذا قد جعل عدن مدينة متنوعة الثقافة والتقاليد والعادات بحكم تنوع سكانها عرقيًّا ودينيًّا[3]، ونتيجة لهذا التنوع الديني جعل الإمبراطور (قسطنطين الثاني 317 – 361) يفكر في بناء كنيسة للجالية الرومانية في عدن، ونتيجة للتعايش الديني التي كانت تشهده عدن من أثر هذه العلاقات والتفاعل والتلاقح الديموغرافي والثقافي؛ وصلت إلى عدن عام 345م بعثة دينية مسيحية كان يقودها الراهب ثيوفيلوس، قامت بتأسيس كنيسة في عدن مستغلة ذلك المناخ التعايشي والتسامح الديني في عدن[4].

---

(1) شايف، عبدالحكيم: التراث الحضاري لمدينة عدن ووسائل المحافظة عليه، الندوة العلمية – عدن بوابة اليمن الحضاري 18 – 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م، ص264.

(2) كليب، مهيوب أحمد: المرجع السابق، ص396.

(3) باصرة، صالح علي: (عدن السياسة، والاقتصاد والثقافة)، مجلة الحكمة، عدن، ع8، 1990م، ص25.

(4) الجرو، أسمهان سعيد: المرجع السابق، ص341.

ومما تقدم يتضح لنا ذلك الأثر الإيجابي الذي تركته عدن المدينة والميناء في علاقتها مع حواضر الحضارات الإنسانية في نشاطها التجاري على الجوانب الثقافية والحضارية بين الأمم والشعوب، وإسهاماتها الفاعلة في تقارب تلك الشعوب ثقافيًّا وحضاريًّا، واطلاعهم على بعضهم البعض.

الخاتمة:

ميناء عدن يعد من أهم الموانئ اليمنية القديمة، حيث نافس أشهر الموانئ في العالم القديم دهرًا من الزمن، استقبل ميناء عدن خلال تاريخه الطويل السفن الشراعية بأنواعها المختلفة، كما قاوم عبر مراحله التاريخية أعنف المعارك المحلية والخارجية للسيطرة عليه.

ارتبطت عدن بعلاقات تجارية متميزة مع شعوب العالم القديم، ونسجت علاقات متميزة مع موانئ بلاد الهند والسند، وشرق أفريقيا، وموانئ حوض البحر المتوسط، واليونان والرومان ومصر، وأسهمت عدن بشكل واضح في تصدير واستيراد السلع التجارية التي ترد إليها محليًّا ودوليًّا، ومنها مختلف بلدان العالم القديم.

كان أثر هذه التجارة على عدن المدينة والميناء كبيرًا في قيام علاقات داخلية مع ممالك اليمن القديم، ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد بل تعدت علاقات عدن مع العالم الخارجي، حيث قامت علاقات مع مختلف دول العالم القديم مثل الهند والسند وشرق أفريقيا وبلاد اليونان والرومان ومصر وبلاد الرافدين وسوريا، مما أدى إلى وجود العديد من التأثيرات الخارجية على عدن المدينة والميناء في مختلف جوانب الحياة سواء أكان دينيًّا أو سياسيًّا أو اجتماعيًّا أو ثقافيًّا أو فنيًّا.

الملاحق:

خريطة توضح الطرق التجارية التي تربط عدن بالعالم القديم[1]

(1) الجرو، أسمهان سعيد، مرجع سابق، ص346.



المصادر والمراجع العربية:

أولًا: المصادر:

الكتاب المقدس:

- العهد القديم، دار الكتاب المقدس في الشرق الأوسط، 1992م.

- التوحيد، أبو حبان:

- الامتناع والمؤانسة، ج1، مر: هيثم خليفه الطعيمي، المكتبة العصرية، بيروت – لبنان، 2005م.

- المرزوقي:

- الأزمنة والأمكنة، ج1، ط6، دار الكتب العالمية، بيروت لبنان، 1417هـ.

ثانيًا: المراجع العربية:

إبراهيم، نصحي:

- تاريخ مصر في عهد البطالمة، القاهرة – مصر، 1976م.

باصرة، صالح علي:

- (عدن السياسة، والاقتصاد والثقافة)، مجلة الحكمة، عدن، سنة 20، العدد 178، 19990م.

باطويل، رجاء، وآخرون:

- تقرير عن أعمال الحفر والتنقيب الأثري في مواقع بئر النعامة محافظة عدن – الموسم الخامس 2007م – عدن، حولية الآثار اليمنية، ع2، 2009م.

بافقيه، محمد عبدالقادر:

- تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت – لبنان، 1985م.

- ـــــ: موجز تاريخ اليمن قبل الإسلام، في مختارات من النقوش اليمنية القديمة، تونس، 1985.

باقر، طه:

- علاقات بلاد وادي الرافدين بجزيرة العرب، مجلة سومر، مج5، العراق، 1949م.

باوزير، محمد بن هاوي:

- رؤية تاريخية في أسباب وزمان التسمية، الندوة العلمية.. عدن بوابة اليمن الحضاري، 18 – 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م.

البكري، منذر:

- دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام (تاريخ الدول الجنوبية في اليمن)، مطبعة جامعة البصرة، 1980م.

بيستون، أ. ف. ل، محمود الغول والتر موللر، جاك ريكمانز:
- المعجم السبئي، إصدارات جامعة صنعاء، 1982م.

الجرو، أسمهان سعيد:
- التواصل الحضاري بين عرب الجنوب والعالم القديم، مجلة (دراسات يمنية)، ع41، صنعاء، 1990م.
- ــــــ: دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، دار الكتاب الحديث، القاهرة - مصر، 2003م.
- ــــــ: نشأة الملاحة البحرية في ميناء عدن القديم، الندوة العلمية الأول 15 - 17 مايو 1999م، عدن - ثغر اليمن، الماضي - الحاضر - المستقبل، ج1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 1999م.

الحمد، جواد مطر:
- الأحوال الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم خلال الألف الأول قبل الميلاد حتى عشية الغزو الحبشي 535م، ط1، دار الثقافة العربية الشارقة، 2002م.

حوراني، جورج فضلو:
- العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تر: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة - مصر، 1958م.

دماج، ليبيا عبدالله:
- المحاصيل الزراعية في اليمن القديم، دار النشر للجامعات، صنعاء، 2012م.

زيادة، نقولا:
- تطور الطرق البحرية والتجارية بين البحر الأحمر والخليج والمحيط الهندي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد4، السنة الأول، جامعة الكويت، 1975م.

سالم، السيد عبدالعزيز:
- دراسات في تاريخ العرب - عصر ما قبل الإسلام، دار المعارف، القاهرة - مصر، 1967م.

شايف، عبدالحكيم:
- التراث الحضاري لمدينة عدن ووسائل المحافظة عليه، الندوة العلمية (عدن.. بوابة اليمن الحضاري، 18 - 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م.

الشعبي، عوض عبدالرب عبدالولي:
- التجارة الخارجية لليمن القديم من القرن الأول حتى القرن الرابع الميلادي (دراسة تاريخية



اقتصادية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن - كلية الآداب - قسم التاريخ، العام الجامعي 2016م.

الشمري، محمد حمزة جار الله:

- موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد - كلية التربية ابن رشد، العام الجامعي 2004م.

الشمري، محمد كريم أبراهيم:

- عدن (دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية 1083 - 1229م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط2، 2004م.

شهاب، حسن صالح:

- عدن فرضية اليمن، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء، 1990م.
- ـــــ: أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط2، بيروت - لبنان، 1981م.
- ـــــ: فن الملاحة عند العرب، مركز الدراسات والبحوث اليمنية، صنعاء، دار العودة، بيروت - لبنان، 1982م.

الصالحي، واثق:

- عدن تشابه إسكندرية البطالمة، الندوة العلمية - عدن بوابة اليمن الحضاري - 18 - 19 يناير 2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م.

الظفاري، جعفر:

- دراسات في المجتمع اليمني القديم، مجلة (الثقافة الجديدة)، ع4، صنعاء، 1975م.

عبدالغني، نبيل عبدالوهاب:

- الحياة الاجتماعية في اليمن القديم من القرن الأول الميلادي إلى القرن السادس الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن - كلية الآداب، العام الجامعي 2002م.

عبدالله، أسوان محمد حسين:

- البخور والمباخر في العربية الجنوبية من خلال المعطيات الأثرية والتاريخية، مجلة دراسات تاريخية، ع1، 2018م.

عثمان، شوقي عبدالقوي:

- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية والإسلامية، منشورات سلسلة عالم المعرفة، الكويت، 1982م.

علي، جواد:

- المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج1، ج2، ج7، منشورات دار العلم للملايين، بيروت - لبنان، 1977م.

العمري، هادي صالح ناصر:

- طريق البخور القديم من نجران إلى البتراء وآثار اليمن الاقتصادية عليه، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد - كلية الآداب، العام الجامعي 2003م.

الغنيم، عبدالله يوسف:

- الغوص على اللؤلؤ في المصادر العربية، ذات السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، ب.ت،

فؤاد، حسنين:

- العرب قبل الإسلام، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة - مصر، بلا. ت.

كامل، مراد:

- الحبشة بين القديم والحديث، المحاضرات العامة للجمعية الجغرافية المصرية، الموسم الثقافي 1959م، مطبعة الكمالية، القاهرة - مصر، 1959م.

الكثيري، ناجي جعفر بن مرعي:

- النسيج في الحضارة اليمنية القديمة، "دراسة في تاريخ اليمن الصناعي"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، المجلد9، العدد17، يوليو - ديسمبر 2005م.

كليب، مهيوب أحمد:

- الأهمية الاقتصادية لمدينة عدن ووظائفها الحضارية (بين القرنين الثامن قبل الميلاد الثاني الميلادي، الندوة العلمية عدن.. بوابة اليمن الحضاري 18 - 19 يناير2011م، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2011م.

لقمان، حمزة علي:

- تاريخ الجزر اليمنية، مطبعة يوسف وفيليب الجميل، بيروت - لبنان، 1972م.

محيرز، عبدالله أحمد:

- العقبة - دراسة تحليلية جغرافية وتاريخية لجانب من مدينة عدن، وزارة الثقافة، بلا. ت،.

ملاعية، نهاية عبدالرحمن:

- دور ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية في التجارة الدولية بين القرن الأول قبل الميلاد - القرن الثالث الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأردن - كلية الدراسات العليا، العام الجامعي 1995م.



النعيمات، سلامه:

- تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام، مجلة المنارة، مج5، ع1، 2000م.

النعيم، نورة عبدالله:

- الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة الممتدة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى القرن الثالث الميلادي، الرياض، 1992م.

هومل، فرتز:

- التاريخ العام لبلاد العربية الجنوبية، تر: فؤاد حسنين، مكتبة النهضة المصرية، بلا. ت.

المصادر والمراجع الأجنبية:

- Crone, patricia**:**

  Meccean trade and th Rise of lslamg Oxford, Basil Blockwell, 1978, p. 77.

- MillerJ**:**

  the spice trade of the Roman Empire 29 B. C to 641 A. D, Oxford 1969, PP. 33 – 36.

- Muller, W, W**:**

  Arabion frankincense in Antiauity According to classical sources, studies in History of Arabia, Vol, 1, Riyadh, 1979, p. 79 - 92.

- Plinius**:**

  Naturlis Historia, V1, ch. 141.p 160.

- The periplus**:**

  of the Erythraean Sea. Translated and edited by G. W. B. HUNTINGFORD, London. 1980. 15. p. 27.

- Sanger, H**:**

  the Arabian peninsula, New york, 1954, p. 203.

- Simkin**.** G. G**:**

  the traditional trade of Asia, London university press, New york, 1968. P. 39.

الاستثمار في عدن: المعوقات والحلول المقترحة



أ. د. علي أحمد السقاف
أستاذ الاقتصاد القياسي والإحصاء
جامعة عدن
aliahmed214@yahoo.com

ملخص:

عدن ميناء رئيسي على البحر الأحمر، تقع المدينة على طرف شبه الجزيرة العربية، موقعها بالقرب من مدخل البحر الأحمر؛ جعل المدينة من أكثر محطات التزود بالوقود ازدحامًا في العالم، وخدمة معظم السفن التي تمر عبر قناة السويس. ولهذا السبب تم إعلان عدن منطقة تجارة حرة عام1991. تؤدي المدينة دورًا مهمًّا في الحياة الاقتصادية لليمن؛ حيث تحتوي على عدد من الصناعات أهمها هو مصفاة النفط التي أنشئت عام 1954. المصفاة والميناء ومحطة عدن الجديدة للحاويات (ACT) هي المصادر الرئيسة لاقتصاد المدينة.

تهدف هذه الورقة إلى دراسة معوقات الاستثمار في عدن، واقتراح الحلول والمعالجات، وذلك باستخدام أسلوب التحليل الإحصائي الوصفي، واعتمد الباحث على بيانات الجهاز المركزي للإحصاء، والهيئة العامة للاستثمار - عدن، وبعض الدراسات والمسوحات حول الاستثمار التي تمت في عدن لمراحل سابقة.

وخلصت الدراسة إلى أن أهم معوقات الاستثمار في عدن هي: عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي، مشاكل الضرائب ومعدلاتها، الكهرباء، الفساد، التهريب، أنظمة التجارة والجمارك، والقضاء وحل النزاعات. كما اقترحت الدراسة جملة من الحلول والمقترحات التي تسهم في جذب رأس المال المحلي والأجنبي.

1. مقدمة

1.1. تعريف الاستثمار وأهدافه:

يعرف الاستثمار Investment بأنه توظيف المال في أي نشاط أو مشروع اقتصادي يعود بالمنفعة المشروعة على البلد. ومهما كان نوع الاستثمار (الأجنبي المباشر أو المحلي) فإن المستثمر يسعى دومًا إلى تحقيق العائد الملائم، المحافظة على رأس المال الأصلي للمشروع، استمرارية الدخل وضمان السيولة اللازمة.

أهداف الاستثمار: مهما كان نوع الاستثمار والمخاطر المحيطة به فإن المستثمر يسعى دومًا إلى تحقيق الأهداف التالية:

تحقيق العائد الملائم: فهدف المستثمر من توظيف أمواله تحقيق عائد ملائم وربحية مناسبة يعملان على استمرار المشروع.

المحافظة على رأس المال الأصلي للمشروع: وذلك من خلال المفاضلة بين المشاريع والتركيز على أقلها مخاطرة، لأن أي شخص يتوقع الخسارة والربح، ولكن إذا لم يحقق المشروع ربحًا فسيسعى المستثمر إلى المحافظة على رأس ماله الأصلي.

استمرارية الدخل: يهدف المستثمر إلى تحقيق دخل مستقر ومستمر وبوتيرة معينة بعيدًا عن الاضطراب والتراجع في ظل المخاطرة؛ حفاظًا على استمرارية النشاط الاستثماري.

ضمان السيولة اللازمة: إن النشاط الاستثماري بحاجة إلى تمويل وسيولة جاهزة؛ لمواجهة التزامات العمل كالمصروفات اليومية؛ تجنبًا للعسر المالي الذي يتعرض له المروع.

تصنيف الاستثمار: يمكن تصنيف الاستثمارات التالية:

i. **استثمار مباشر**: وهو الاستثمار في جميع أنواع المشاريع باستثناء المنح التي تقدم إلى الدولة.

ii. **استثمار غير مباشر**: وهو الاستثمار الذي يتم عن طريق شراء أوراق مالية لشركات تسهم في النشاط الاقتصادي المباشر بهدف الربح.



أنواع الاستثمار: يمكن تقسم الاستثمار حسب المعايير التالية:

حسب المعيار القانوني: وينقسم إلى:

i. **الاستثمار الخاص**: الذي يقوم به أشخاص طبيعيون ومعنويون يسعون إلى تحقيق الربح.

ii. **الاستثمار العام (الاستثمار الحكومي)**: يتضمن خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة، والاتجاه السياسي والفكري القائم فيها.

الاستثمار الأجنبي: الاستثمارات الخارجية التي أصبحت من مصادر التمويل المهمة لمشاريع التنمية الاقتصادية ولاسيما في البلدان النامية.

حسب معيار النشاط الاقتصادي:

i. استثمار زراعي.

ii. استثمار صناعي.

iii. استثمار خدمي.

1.2. عناصر البيئة الاستثمارية

يرتكز الاستثمار بالدرجة الأولى بشكل مباشر ووثيق على مناخ يتسم بالاستقرار السياسي والاجتماعي والاقتصادي[1]. ويمكن تعريف المناخ الاستثماري بأنه مجموعة السياسات والمؤسسات والقوانين الاقتصادية والسياسية التي تؤثر في ثقة المستثمر، وتقنعه بتوجيه استثماراته إلى بلد دون آخر. وينصرف مناخ الاستثمار أيضًا إلى مجمل الأوضاع والظروف المؤثرة في اتجاهات رأس المال وتوطنه. فالأوضاع السياسية العامة للدولة وما تتصف به من استقرار واضطراب، والتنظيم الإداري للدولة وما يتميز به من فاعلية، والأوضاع الاقتصادية التي تتأثر بما يتميز به البلد من خصائص جغرافية وديموغرافية، مما ينعكس على توافر عناصر الإنتاج، وما شيده البلد من بنى تحتية، ثم خطط البلد وبرامجه الاقتصادية وموازناته، ومدى مساهمتها في تحقيق نمو

(1) د. حسن كريم حمزة، مناخ الاستثمار في العراق، جامعة الكوفة، كلية الإدارة والاقتصاد.



مضطرد ومتوازن بالداخل والخارج، وطبيعة الأسواق السائدة بالدولة وآلياته، والنظام القانوني بالدولة ومدى كماله ووضوحه واتساقه وثباته وتوازنه، بما ينطوي عليه من حقوق وأعباء.

كل هذه العناصر تدخل في تعريف مناخ الاستثمار، وتتميز هذه العناصر بكونها متداخلة، تؤثر وتتأثر بعضها ببعض، وجل العناصر متغير يخلق تفاعلها أوضاعًا جديدة بمعطيات مختلفة، وتترجم محصلتها كعوامل جاذبة لرأس المال أو طاردة له. وهذه العناصر هي كالاتي:

i. الاستقرار السياسي والأمني:

تتمثل التطورات السياسية بما يشهده البلد من أوضاع داخلية لها أثرها المباشر في عملية جذب الاستثمار أو طرده، وتتمثل في مجملها في الحروب والانقلابات والتوترات الداخلية؛ من عمليات اغتيال وتفجير واضطرابات، تتمثل بمجموعها عوامل طاردة وذات أثر سلبي في مناخ الاستثمار. وكذلك عمليات الانتخاب والمشاركة السياسية، وأوضاع السلام والمواثيق، وعمليات الإصلاح السياسي والاقتصادي والاجتماعي، والحفاظ على حقوق الإنسان. كل ذلك وغيره مما يكون له أثر إيجابي في تحسين مناخ الاستثمار (عوامل جاذبة)، ويمثل الاستقرار السياسي الذي يعني حالة من الهدوء وعدم التذبذب في القرارات السياسية، وكذلك مدى استقرار النظام السياسي للبلد، وقوة المعارضة الوطنية وطبيعتها - إن وجدت - وأخيرًا الظروف الإقليمية والعالمية ذات التأثير في البلد المضيف، وأن أي بلد لن يتمكن على الإطلاق من الفوز بثقة المستثمرين الأجانب إلا إذا اتسم نظامه السياسي بالاستقرار حاضرًا ومستقبلًا؛ لأن المستثمر الأجنبي يُقدِم على الاستثمار في حالة توافر الاستقرار السياسي؛ لما يوفره ذلك الاستقرار من ضمان بشأن رأسماله الذي يوظفه، ومستقبل أرباحه، وعدم خوفه من أي حالة استثنائية مؤثرة. وهذا يفسر عدم نجاح العديد من الدول النامية في جذب الاستثمار الأجنبي، على الرغم من توافر العناصر الجاذبة المهمة والحوافز. وعلى العكس من ذلك، فإن عدم الاستقرار السياسي من شأنه أن يؤثر على أداء الشركات

الأجنبية المعنية؛ إذ إن العلاقة عكسية بين حجم المخاطر السياسية وجاذبية البلد للاستثمارات الأجنبية.

ii. البيئة التشريعية:

وتتضمن التطورات والتحسينات التي تطرأ على البيئة التشريعية من إصدار قوانين وتشريعات ترتبط بالاستثمار ومناخه، التي تسهم في حماية الاستثمار والمستثمر بما يسهم في توفير بيئة ملائمة للاستثمار، تؤدي بشكل مباشر إلى جذب المزيد من الاستثمارات، فضلًا عن ذلك يجب أن تتمتع البيئة التشريعية بالاستقرار القانوني الذي يجب التركيز عليه فيما لو أريد أن يتمتع البلد المعني ببيئة جاذبة للاستثمار الأجنبي وحتى المحلي. فإذا لم تكن هناك ضمانات باستمرارية الحماية للاستثمار بشقيه المحلي والأجنبي، فإن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى هروب رؤوس الأموال المحلية، وعدم اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية. ويتضمن ذلك وجود نظام قضائي فعال ومستقل، يسهم في حل النزاعات التي يمكن أن تنشأ في هذا المجال. مع ملاحظة أن وجود القوانين التي تشجع الاستثمار لا يكفي وحدها لجذب الاستثمار، وإنما يجب أن يكون القانون ذا فاعلية، أي أن السلطات المعنية لها القدرة على تطبيقه على أتم الوجه. ولما كان رأس المال المحلي أو الأجنبي يبحث بطبيعته عن الأمان والاستقرار التشريعي، لذلك فإن الإطار القانوني لجذب الاستثمارات الأجنبية يجب أن يتسم بالتطور والمرونة، فضلًا عن الشفافية ووضوح الرؤية، إذ إن المقصود بالشفافية هنا هو الشعور بأن التنافس الشريف، وسلامة الإجراءات، وعدم اللجوء إلى التحايل والرشوة واستغلال النفوذ، هو الطريق لخروج المشروع الاستثماري إلى الوجود.

iii. البيئة الاقتصادية:

تتمثل البيئة الاقتصادية فيما يحققه البلد من معدل نمو حقيقي، إذ يعكس معدل النمو الحقيقي مستوى التطور الاقتصادي من جهة، والطاقة الإنتاجية المحلية من جهة ثانية، وبما ينطوي عليه ذلك من إمكانات تحقيق التراكم الرأسمالي، وما يؤدي إليه هذا التراكم من تحقيق تقدم مستمر في مستوى الإنتاج والإنتاجية. إذ يجسد النمو الاقتصادي

إحدى الركائز الأساسية لعملية متعددة الأبعاد، وهي عملية التحديث التي ترمي إلى إحداث تحول جذري في طبيعة المجتمع من مجتمع متخلف إلى مجتمع متطور.

iv. **البنية التحتية**:

تؤثر البنية التحتية للبلد المضيف تأثيرًا كبيرًا على تكلفة الإنتاج والنقل ومدى كفاءتها؛ الأمر الذي يستدعي الحفاظ على هذه البنية بصورة حديثة ومتطورة، من أجل أن تسهم في جذب الاستثمار بشقيه المحلي والأجنبي. إذ إن البلدان التي تمتلك بنية تحتية ضعيفة تواجه صعوبات في جذب حجم أكبر من الاستثمارات الأجنبية. إن عناصر البنية التحتية الأساسية مثل طرق المواصلات والاتصالات والطاقة والمياه، مهمة جدًّا في جذب الاستثمارات، لكنها تحتاج إلى استثمارات كبيرة لتطويرها؛ لأن الشركات الأجنبية تهتم كثيرًا بمدى توافر البنية التحتية التي تؤثر كثيرًا في طبيعة القرار الاستثماري لها. ففي قطاع الكهرباء مثلًا يعد الوصول إلى الإمدادات الكهربائية الموثوقة بسعر معقول أمرًا أساسيًا بالنسبة للشركات الكبيرة.

v. **الموارد الطبيعية والبشرية**:

يعد توافر الموارد الطبيعية والبشرية أحد العناصر المهمة المكونة لمناخ الاستثمار التي تشكل عناصر جذب مهمة للاستثمار، ولاسيما الاستثمار الأجنبي المباشر.

[Foreign direct investment]. إذ يرتبط الاستثمار الأجنبي المباشر طرديًّا مع وفرة الموارد الطبيعية في البلدان المضيفة، وذلك من أجل تخفيض تكلفة الإنتاج إلى أقل ما يمكن لغرض زيادة الأرباح.

2. الاستثمار في عدن:

عدن ميناء رئيس على البحر الأحمر، وعاصمة اقتصادية. تقع المدينة على طرف شبه الجزيرة العربية. موقعها بالقرب من مدخل البحر الأحمر؛ جعل المدينة من أكثر محطات التزود بالوقود ازدحامًا في العالم، وخدمة معظم السفن التي تمر عبر قناة السويس. ولهذا السبب تم إعلان عدن منطقة تجارة حرة عام 1991، وأصبحت

العاصمة الاقتصادية والتجارية لليمن. تؤدي المدينة دورًا مهمًّا في الحياة الاقتصادية لليمن، حيث تحتوي على عدد من الصناعات أهمها هو مصفاة النفط التي أنشئت عام 1954. المصفاة والميناء ومحطة عدن الجديدة للحاويات (ACT) هي المصادر الرئيسة لاقتصاد المدينة.

ومع ذلك، وعلى الرغم من هذه المزايا النسبية؛ تواجه السلطة المحلية في عدن صعوبات كبيرة في توفير الخدمات الأساسية النوعية والكمية لكل من المواطنين والمستثمرين، وجذب الاستثمار لتوسيع العمالة والخدمات، وتحديد سياسات فعالة ومستدامة للحد من الفقر الحضري.

التحديات الاجتماعية والاقتصادية الرئيسة التي تواجهها المدينة الآن هي: تفاقم الفقر، والبطالة، ونقص المهارات، ومحدودية الوصول إلى مرافق الائتمان التجاري، والإجراءات التنظيمية المعقدة، والمضاربة العقارية الضخمة. فيما يتعلق بالحكومة الحضرية، كانت الحكومات المحلية اليمنية مقيدة بشدة في معالجة المشاكل التي واجهتها مدنهم بسبب عملية صنع القرار شديدة المركزية. ومع ذلك، نظرًا لقانون السلطات المحلية بعيد المدى الذي تم عام 2000، وهو أحد أكثر جهود اللامركزية ابتكارًا في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، يتم نقل صنع القرار من المستوى المركزي إلى المجالس المحلية المنتخبة شعبيًا، والمكلفة بالإشراف على أنشطة الوزارات التنفيذية اللامركزية.

تتمتع عدن بمقومات استثمارية متعددة جعلت منها محطة جذب للاستثمارات المحلية والعربية والأجنبية، منها الموقع الاستراتيجي الذي يطل مباشرة على خطوط الملاحة البحرية الدولية بين أوروبا وآسيا، ويعدُّ المدخل الرئيس إلى شرق القارة الأفريقية.

2.1. مزايا عدن

- الإمكانات الطبيعية

i. الموقع الجغرافي الطبيعي المتميز الذي يتوسط الشرق والغرب.

ii. الميناء المتاخم لخط الملاحة الدولي.

iii. قنوات طبيعية – سهلة التعميق.

iv. الميناء محمي طبيعيًا – السفن محمية من الرياح والتيارات المائية.

v. موقع المطار المتميز بالقرب من الميناء، يجعل مدينة عدن ذات موقع فريد للشحن البحري والجوي.

vi. محور تخزين وتوزيع متميز لأفريقيا والبحر الأحمر.

وتعدُّ عدن العاصمة الاقتصادية والتجارية، وأول منطقة تجارية وصناعية حرة في اليمن، وتمثل المدينة حالة نموذجية لتكامل النشاط الاقتصادي وتنوع البنيان الإنتاجي. وتنبع أهمية عدن من شهرتها ومكانتها كميناء ومنطقة تجارية إقليمية ودولية؛ لتميز موقعها الجغرافي، ووقوعها على خط الملاحة الدولية، حيث استعادت فاعليتها منذ عام 1999م بعد افتتاح محطة الحاويات، وازدهرت من جديد حركة النقل البحري، وخدمات الموانئ، وتموين السفن، فضلًا عن تجارة الترانزيت، وإعادة التصدير. وتتمثل الصناعة في عدن من مجموعة المصانع والوحدات الإنتاجية، وفي طليعتها مصفاة عدن، ويوجد في أراضي المدينة بعض المعادن، من أهمها (الأسكوريا والبرلايت)، والزجاج البركاني، ومعادن طينية تستخدم في صناعة الإسمنت والطوب الحراري، وكما تتعدد في المدينة المعالم السياحية الكثيرة والمتنوعة، والشواطئ السياحية الجميلة والجذابة، والمعالم الأثرية والتاريخية[1].

– **الإمكانات البشرية:** وجود عرض جيد للأيدي العاملة المحلية الماهرة والمتوسطة المؤهلة، التي اكتسبت مهارات عملية وفنية في مجالات مختلفة، إضافة إلى وجود معاهد ومراكز تدريب مجهزة بأفضل وسائل وإمكانات التدريب، مما يوفر إمكانات كبيرة لدعم سوق العمل في كل ما يتطلب من العمالة، لاسيما وأجور العمل منافسة لغيرها، ويسهم التراث الثقافي الإيجابي، والبيئة الاجتماعية المناسبة بتعظيم المزايا الخاصة بمدينة عدن.

---

(1) المركز الوطني للمعلومات، الموارد وفرص الاستثمار في عدن، https: / /yemen – nic.info / gover /aden /menwal.

- **السوق**: وجود سوق داخلية واعدة بالنمو، وسوق خارجية مستهدفة مرتبطة بعدن جغرافيًّا وتاريخيًّا واجتماعيًّا وتجاريًّا، وفرص تنشيطه عالية لاسيما وأن زيادة استخدام السفن لميناء عدن سيؤدي إلى انخفاض كبير في تكاليف الشحن، وينعكس ذلك على انخفاض الأسعار.

- **فرص الاستثمار الواعدة**: تتوافر في عدن فرص استثمارية متعددة في مختلف المجالات الخدمية والإنتاجية، ومن أهم هذه الفرص الاستثمارية ما يلي:

الاستثمار في مجال الصيد

- صيد وتسويق الأسماك.
- إنشاء وحدات الخدمات والسمكية.
- إقامة مزارع الأسماك في المياه العذبة والمالحة.
- الاصطياد ولاسيما في المنطقة الاقتصادية من خلال استخدام تقنيات حديثة مرتبطة بالأقمار الصناعية، وكذا تصدير المنتجات البحرية، وتصنيع كافة الأغذية البحرية المعلبة، وتصنيع معدات الاصطياد البحري وغيرها.

الاستثمار في مجال الصناعة

- الاستثمار في منطقة الصناعات الثقيلة.
- الاستثمار في الصناعات التحويلية.
- الاستثمار في الصناعات البتروكيماوية.

الاستثمار في صناعة مواد البناء.

- الاستثمار في الصناعات المعدنية والهندسية.
- الاستثمار في صناعة الزجاج.
- الاستثمار في صناعة وتجميع الآلات والمعدات.

الاستثمار في الصناعات البترولية.

- الاستثمار في صناعة الأسمدة.



- الاستثمار في الصناعات الجلدية.
- الاستثمار في صناعة خردة الحديد المسبك.
- الاستثمار في صناعة وتدوير الزيوت المستعملة.

الاستثمار في صناعة النسيج والملابس الجاهزة، الإلكترونيات، الكهربائيات، الصناعات الدقيقة، الأدوية، المواد الغذائية، لعب الأطفال، الورق.

الاستثمار في قطاع السياحة:

- الاستثمار في إقامة الفنادق السياحية.
- الاستثمار في إقامة القرى السياحية.
- الاستثمار في إقامة المطاعم السياحية درجة أولى.
- الاستثمار في إقامة مدن وحدائق ألعاب، والأندية الترفيهية.
- الاستثمار في المنتجع السياحي فقم - رأس عمران.
- الاستثمار في المنطقة السياحية الخارجية.

الاستثمار في قطاع الصحة

- إقامة المراكز التشخيصية المتخصصة.
- إقامة المستوصفات.
- إقامة المستشفيات التخصصية.

الاستثمار في قطاع التعليم

- إقامة مراكز ومعاهد التدريب الفني والمهني.
- إقامة المدارس الفنية.
- إقامة الجامعات والمدارس.
- إقامة الكليات والمعاهد الفندقية.

الاستثمار في مجال النفط والغاز

تعدّ مصفاة البترول في عدن من أوائل المصافي التي أنشئت في المنطقة، حيث بدأ



تشغيلها في عام 1954. ويتبع شركة مصافي عدن مرافق متكاملة، مثل الميناء الخاص بناقلات النفط، وشبكة كبيرة من صهاريج التخزين، ومركز لتموين السفن بالوقود، ويمكن الاستثمار في التالي:

- مشروعات تكرير مصافي البترول.
- مشروعات البتروكيماويات.
- الاستثمار في المنطقة الحرة.

تتوافر فرص استثمارية في البنية التحتية والخدمات، وإقامة المناطق الصناعية، ويمكن الاستثمار في ميناء عدن للحاويات:

2.2. المشاريع الاستثمارية المرخصة والمنفذة في المحافظة

البيانات المتوافرة حول عدد المشاريع الاستثمارية المسجلة في عدن كانت 23 مشروعًا عام 2006، وارتفعت إلى 30 مشروعًا عام 2007، و36 مشروعًا عام 2008، لتنخفض إلى 15 مشروعًا عام 2010، أي بنسبة انخفاض بلغت 50% بين عامي 2007 و2010. بينما بلغ عدد المشاريع الاستثمارية قيد التنفيذ والمنفذة عام 2006، 14 مشروعًا، وارتفعت إلى 19 مشروعًا عام 2007، و27 مشروعًا عام 2008، لتنخفض إلى 9 مشاريع عام 2010، وبنسبة تنفيد سجلت 60% عام 2006، و2010. بينما بلغت التكلفة الاستثمارية للمشاريع المسجلة عام 2006، 7548053 (ألف ريال) عام 2006، و3802594 (ألف ريال) للمشاريع الاستثمارية قيد التنفيذ والمنفذة، ووفرت 477 فرصة عمل. وبلغت التكلفة الاستثمارية للمشاريع المسجلة عام، 22405540 (ألف ريال) عام 2010، و5465540 (ألف ريال) للمشاريع الاستثمارية قيد التنقيد والمنفذة، ووفرت 290 فرصة عمل. (جدول رقم1)

ويلاحظ من الجدول رقم (1) أن فرص العمل التي وفرتها المشاريع ضئيلة جدًّا مقارنة مع حجم الاستثمارات للمشاريع المسجلة أو المنفذة أو قيد التنفيذ. ويمكن تفسير ذلك بأن الوزن النوعي للمشاريع تركزت في المشاريع الخدمية التي غالبًا ما تعتمد على تكنيك مشاريع كثيفة رأس المال (capital intensive) مثل

المولات، والمطاعم، وقطاع البناء والتشييد، عوضًا عن المشاريع كثيفة العمل (labor intensive)، وهذه صفة المشاريع الزراعية والصناعية التي يتهرب منها رأس المال عادة في كثير من البلدان النامية.

جدول (1) عدد المشاريع المرخصة والمنفذة من الهيئة العامة للاستثمار وفروعها خلال الفترة (2006 – 2010) (بآلاف الريالات)

السنوات	المشاريع الاستثمارية المسجلة			المشاريع الاستثمارية قيد التنفيذ والمنفذة		
	عدد المشاريع	التكلفة الاستثمارية (ألف ريال)	فرص العمل	عدد المشاريع	التكلفة الاستثمارية (ألف ريال)	فرص العمل
2	23	7548053	886	14	3802594	477
2007	30	39986334	1392	19	7228065	482
2008	36	67089306	1434	27	39168573	778
2009	25	23230292	1288	10	2776625	293
2010	15	24405540	452	9	5465540	290

المصادر: الخطة الخمسية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (2001 – 2005).

- موقع المنطقة الحرة – عدن (http://www.aden - freezone.com/).
- الهيئة العامة للاستثمار.
- إحصاءات النفط والغاز والمعادن 2005.
- كتاب الإحصاء (2006 – 2010).

الجدول رقم (2) يوضح المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار – عدن في الربع الثالث لعام 2021 حسب القطاعات، حيث بلغ تكلفة رأس المال المستثمر في القطاع السكني (الخدمي) 140796000 (ألف ريال) بنسبة 69.7% من إجمالي تكلفة الاستثمارات البالغ 201835308 (ألف ريال)، يليه القطاع السياحي بتكلفة 59615439 (ألف ريال) بنسبة 29.5%، وبلغت تكلفة الاستثمارات في القطاع الصحي 1234040 (ألف ريال) بنسبة 0.61% بينما سجلت كلفة الاستثمار للقطاع الصناعي

189832 (ألف ريال) بنسبة 0.09% ويلاحظ من الشكل البياني (رقم 1) بأن قطاعي الإسكان والسياحة استحوذا على 99.2% من إجمالي الاستثمارات، بينما سجلت نسبة الاستثمارات في قطاعي الصحة والصناعة أقل من 1% (0.8%)، وهذا يفسر ما أشرنا إليه أن الاستثمارات في اليمن عامة وعدن خاصة تتركز في القطاع الخدمي كثيفة رأس المال، ويعزف المستثمرون عن الاستثمار في قطاعي الزراعة والصناعة التي تتميز بكثافة العمل.

جدول رقم (2) المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار - عدن، 2021

المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار – عدن خلال الربع الثالث من عام 2021م

حسب القطاعات

القطاعات	الربع الثالث من عام 2021م				نسبة رأس المال الأستثماري %
	عدد المشاريع	رأس المال الأستثماري (ألف جو)	قيمة الموجودات الثابتة (ألف جو)	فرص العمل	
سكني	1	140,796,000	12,060,000	12	69.76
سياحي	2	59,615,436	10,108,996	108	29.54
صحة	1	1,234,040	924,040	143	0.61
صناعي	1	189,832	126,231	18	0.09
الإجمالي	5	201,835,308	23,219,267	281	100



المصدر: موقع المنطقة الحرة - عدن http://www.aden-freezone.com



3. معوقات الاستثمار في عدن والحلول المقترحة

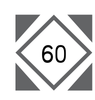
3.1. معوقات الاستثمار في عدن

كما أشرنا سلفًا، أن عدن تمتع بمقومات استثمارية متعددة، جعلت منها محطة جذب للاستثمارات المحلية والعربية والأجنبية، منها الموقع الاستراتيجي الذي يطل مباشرة على خطوط الملاحة البحرية الدولية بين أوروبا وآسيا، ويعدّ المدخل الرئيس إلى شرق القارة.

إن الدولة (اليمنية) تمر بمرحلة حرب بدأت عام 2015، أدت إلى قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2216، تحت البند السابع، تمثل في فرض عقوبات تجميد الأرصدة، وحظر السفر للخارج على اليمن. إن فكرة الاستثمار في مثل هذا الوقت في عدن، ولاسيما والأوضاع الأمنية بالمدينة لم تستقر بعد، هي فكرة غير مربحة للمستثمر، ومخاطرة لا يحمد عقباها. وهذه الظروف تجعل من عدن منطقة طاردة للاستثمار. وبالرغم من ذلك فإن مشاريع استثمارية في القطاع الخدمي (السكني) خاصة، والمولات والمطاعم ومحلات الصرافة عامة، وغيرها من المشاريع الخدمية؛ انتشرت بُعيد الحرب مباشرة في عام 2015، ووفرت فرص العمل للشباب إلى حدٍّ ما، وأدت إلى تقليص حجم البطالة المتضخم بسبب الحرب الدائرة والأزمات المتراكمة.

كما ذكر سلفًا، بأن الاستثمار يتطلّب استقرارًا اقتصاديًّا وسياسيًّا وأمنيًّا، ليطمئن المستثمرون على تنفيذ مشاريعهم وتشغيلها في ظل أوضاع مستقرّة. لذلك فالأوضاع التي تشهدها عدن ستؤدي بالضرورة إلى تأخير استقطاب الاستثمارات العربية والأجنبية في المدينة والمنطقة الحُرة.

وبالرغم من وضع الحرب والأزمة، إلا أن هناك جهودًا تبذل من قبل السلطات المحلية في عدن، تمثلت في استمرارية تنفيذ بعض مشاريع البنى التحتية ذات الصلة بالاستثمار، ولاسيما فيما يتعلق بمشروعات الكهرباء والمياه، وكذا استكمال تنفيذ شبكات الطّرقات لتحسين البيئة الاستثمارية.



ولعل غياب نظام النافذة الواحدة يمثل أحد المعوقات أمام المستثمرين. ويهدف النظام إلى استكمال المعاملات في وقت قياسي، وتجنيب الكثير من المستثمرين الإجراءات المعقّدة والمنفرة، والمساعدة على خلق بيئة استثمارية ناجحة، والاستفادة المُثلى من خبرات وتجارب الدول الشقيقة والصديقة لتسويق الفرص الاستثمارية.

أن عدم اتباع سياسة السماوات المفتوحة (policy Open skies)، يشكل أيضًا أحد المعوقات أمام المستثمر العربي والأجنبي والمحلي أيضًا، وهي سياسة دولية تدعو إلى تحرير قواعد أسواق الطيران الدولي، والحد من تدخل الحكومات عند تطبيقها على الركاب، جميع أنواع الشحن، والجمع بين النقل الجوي والخدمات المجدولة.

وفي دراسة سابقة أجريت من قبل البنك الدولي حول تقييم مناخ الاستثمار في عدن وبعض المدن اليمنية الرئيسة في عام 2005، من وجهة نظر القطاع الخاص لعينة عشوائية من المنشآت الخاصة يصل عددها 500 منشأة موزعة على عدة مدن رئيسة (عدن، المكلا، تعز، صنعاء، الحديدة)، أشارت إلى أن هناك مجموعة من المعوقات التي تواجه البيئة الاستثمارية في المدن الرئيسة اليمنية عامة وعدن خاصة، وحسب نتائج المسح فإن أهم المعوقات تمثلت في عدم الاستقرار الاقتصادي، مشاكل الضرائب ومعدلاتها، الكهرباء، الفساد، التهريب والإغراق، أنظمة التجارة والجمارك والقضاء وحل النزاعات. الجدول رقم (3) يوضح معوقات الاستثمار ودرجة تأثيرها وفقا للمسح.

جدول رقم (3) مسح معوقات الاستثمار ودرجة تأثيرها في عدن (2005)

معوقات الاستثمار	نسبة المنشأة (%)
عدم الاستقرار الاقتصادي	73
معدلات الضرائب	71
الكهرباء	64
الفساد	61
التهريب والإغراق	52
أنظمة التجارة والجمارك	40



معوقات الاستثمار	نسبة المنشأة (%)
الحصول على الأراضي	73
القضاء وحل النزاعات	31
تراخيص العمل	24

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الدولي، التقرير الاقتصادي السنوي، 2006.

3.2. الحلول المقترحة

مما تقدم يمكن صياغة الحلول والمقترحات لمعوقات الاستثمار في عدن على النحو التالي:

i. خلق بيئة جاذبة للاستثمار المحلي والأجنبي، وتطوير آلية السوق المرتبطة بالإصلاحات الاقتصادية والمالية والإدارية.

ii. إنشاء بنية تحتية متطورة، تقدم خدمات الكهرباء والاتصالات والمواصلات والمياه للقطاعات الاقتصادية المختلفة، وتجذب الرأسمال الوطني والأجنبي.

iii. إزالة المعوقات التي تحول دون إقبال الرأسمال الوطني (المغترب) على الاستثمار داخل الوطن.

iv. اتباع نظام النافذة الواحدة لتسهيل الإجراءات للمستثمرين.

v. حل مشاكل الأراضي الخاصة بالاستثمار وتفعيل القوانين والتشريعات الخاصة بالاستثمارات.

vi. تفعيل دور القضاء وحل النزاعات التجارية المستعجلة.

vii. اتباع سياسة السماء المفتوحة، وتسهيل إجراءات المواصلات الجوية للمستثمر.

viii. وقف الحرب الدائرة في اليمن منذ عام 2015، والدخول في مفاوضات مباشرة بين أطراف النزاع لاستتباب الأمن والاستقرار السياسي والاقتصادي، والتفرغ للبناء والتنمية المستدامة.

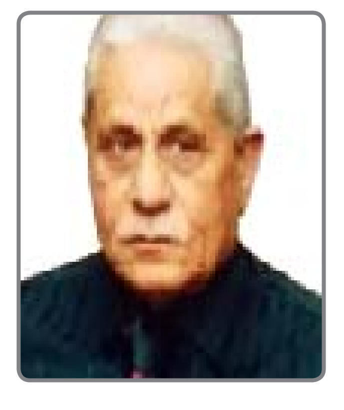
ix. إصلاح السياسات المالية والنقدية، وتفعيل دور البنك المركزي، كبنك للبنوك، وضبط اختلالات سعر صرف العملة باتباع سياسة التعويم الجزئي.

المراجع

1. الهيئة العامة للاستثمار عدن، https://www.facebook.com
2. وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الخطة الخمسية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (0200 – 1200). اليمن
3. وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، كتب الإحصاء السنوي (2006 – 2010)، اليمن
4. وزارة التخطيط والتعاون الدولي، التقرير الاقتصادي السنوي، 2006.
5. موقع المنطقة الحرة – عدن http://www.aden - freezone.com
6. الجمهورية اليمنية، المركز الوطني للمعلومات، الموارد وفرص الاستثمار في عدن https://yemennic.info/gover/aden/menwal



قراءة في قانون الاستثمار وتطبيقاته في عدن



د. محمد أبو رجب

المقدمة:

يتناول هذا البحث المتواضع قراءة في قانون الاستثمار في اليمن وتطبيقاته في محافظة عدن، وحاولت - من خلال قراءتي واجتهادي والاستعانة بذوي الاختصاص - أن أقدم شيئًا عن طبيعة القانون ومزاياه، وطبيعة المشاريع الاستثمارية الموجودة في عدن، وحول ما تقدمه للدولة وللمواطن من فوائد. وكان من المفيد أن أبدأ البحث بتمهيد موجز يعطي خلفية تاريخية عن أهمية عدن وموقع عدن الذي تحدث عنه الكثير من المؤرخين ورجال الاقتصاد، كما كان من المفيد أيضًا ومن أجل المقارنة الحديث عن السمة العامة للاقتصاد فترة قيام جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، ومن ثم ركزت في هذا البحث على قضايا ذات أهمية لنجاح الاستثمار المحلي والأجنبي في عدن، من أهمها:

1. أهمية وضرورة توافر الإدارة الاستراتيجية في إدارة المؤسسات.
2. أهمية الصناعة في الاقتصاد القومي.
3. أهمية الاستثمار وفوائده.

أهمية هذا البحث هو إثارة الجدل والحوار، وليس بالضرورة التسليم بكل ما جاء به، ولكنه حمل عناوين مهمة تتعلق بالوضع الخاص الذي تعيشه عدن اليوم؛ جراء الاستثمارات القائمة التي - إلى حد ما - لا تفي بالغرض الذي وجدَتْ من أجله.

وفي ختام هذا البحث نجد بعض التوصيات من الواقع المعيشي نرفعها للجهات المختصة؛ للأخذ بما هو ممكن ومفيد، مع مراعاة الوضع الراهن الذي تعيشه المحافظة.



تمهيد: خلفية تاريخية عن أهمية عدن:

كانت عدن مدينة مفتوحة دومًا للأجناس العديدة منذ القديم، ويقصدها مختلف البحارة والتجار من موانئ سواحل شرق أفريقيا والجزر التي فيها، ومن سواحل الهند والصين، وعلاوة على ذلك كانت عدن أحد أشهر الأسواق عند العرب قبل الإسلام، بل إنها أقدم أسواق العرب - كما نُقل عن الهمداني -، وقد شهد لميناء عدن بهذه الأهمية مؤرخو العرب والأجانب، وكانت مدينة عدن مركزًا تجاريًا بين بلاد العرب وأفريقية والهند والصين ومصر، حتى إن المؤرخ المقدسي يطلق عليها اسم (دهليز الصين). ولقد أدّت عدن كميناء طبيعي دورًا رئيسًا في حركة التجارة في المنطقة العربية والإقليمية، وعلى مستوى حركة التجارة العالمية.[1]

جميع المصادر التاريخية القديمة، الكلاسيكية والعربية والدراسات الحديثة العربية منها والغربية التي ذكرت عدن؛ تحدثت عن عراقة هذه المدينة التاريخية كمدينة تجارية وميناء حيوي، ومحطة مهمة بين الشرق والغرب. وتعدُّ مدينة عدن من المدن العربية المهمة عبر العصور؛ نظرًا لموقعها الاستراتيجي الذي جعل منها مركزًا تجاريًا مهمًا. فعدن بلدة قديمة مهمة أدت دورًا بارزًا في تاريخ اليمن قديمه ووسيطه وحديثه، الأمر الذي جعلها من أكثر مدن جنوب الجزيرة العربية شهرة.[2]

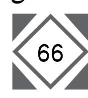
السمة العامة للاقتصاد:

في أيام الاحتلال البريطاني وقيام الجمهورية كانت أهمية اليمن الجنوبية بالنسبة للبريطانيين تكمن في موقعها الاستراتيجي لخطوط المواصلات البحرية والجوية العالمية، وقد سعوا من وجهة نظر اقتصادية إلى توفير متطلبات ميناء عدن والقاعدة العسكرية فقط، حيث بنيت مراسي السفن والمنشآت؛ لتزويد السفن بالوقود والمياه

---

(1) ميناء عدن تاريخيًا، الأهمية الاستراتيجية والتاريخية، سلطنة موانئ خليج عدن، القبطان سامي سعيد فارع، ص3.

(2) دور عدن البحري عبر التاريخ، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، 25مايو2017م، ص17.



وورشات الصيانة، وبهدف تحقيق التطور التجاري؛ أعلن ميناء عدن ميناءًا حرًا، وظهرت في المدينة بعض المؤسسات الصغيرة لصناعة الأغذية وترميم آليات النقل والبناء.

لقد كانت ميزة التطور الاقتصادي في اليمن الجنوبية إبَّان الاحتلال هي ربط مدينة عدن اقتصاديًا بالسوق الخارجية، وكان دور عدن في الحياة الاقتصادية لباقي مناطق الوطن يتمثل في كونها نقطة وصل لتسويق المنتوجات الزراعية المحلية وبعض الخامات المعدة للتصدير، وهكذا تركت السيطرة الاستعمارية على جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية اقتصادًا متخلفًا قوامه الأساسي في نطاق الخدمات.[1]

عند إعلان الاستقلال وقيام الجمهورية، كانت المهمة الرئيسة لسياسة الحكومة الاقتصادية هي تحويل اقتصاد الخدمات الموروث عن الاستعمار البريطاني إلى اقتصاد إنتاجي، أي تأسيس اقتصاد وطنيّ حرّ متعدد المرافق، وبهدف بسط الرقابة وتوجيه نشاط المؤسسات المؤممة وتحقيق مهام تخطيط التنمية الاقتصادية؛ أنشأت المؤسسة الاقتصادية للقطاع العام والتخطيط القومي، والمكونة من عدة هيئات منها:

1. هيئة المصارف.
2. هيئة التجارة والتموين.
3. الموانئ.
4. هيئة النفط ومنتجات النفط.
5. هيئة التخطيط.

وأعطى الحق للمؤسسة في تأسيس الشركات الضرورية لأغراض تنمية البلاد الاقتصادية.[2]

وفي 28 مارس 1974م، صدر القانون الخاص بشأن إصدار الخطة الخمسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية للأعوام 74/

(1) ف.أ. جوساروف، تعريب سعيد محمد عبده، اقتصاد جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، دار ابن خلدون، ص15.

(2) المرجع السابق نفسه، ص22.



1975 – 78 / 1979م، التي وُضِعَت بمساعدة خبراء سوفييت. وتعدّ المهمة الرئيسة للخطة هي خلق القاعدة المادية والتكتيكية التي من شأنها أن تساعد على رفع القدرة الاقتصادية للبلاد، ومستوى حياة الشعب المادية والثقافية. وفي قطاع الصناعة تناولت الخطة تشغيل منشآت صناعية وتحديث المنشآت الموجودة بالسابق، بالاعتماد على الموارد المحلية، والتركيز على الصناعة التي تنتج المواد الاستهلاكية للمواطنين.

ولابد من الإشارة إلى صدور قانون النقد في أبريل عام 1971م، الذي ينظم جميع العمليات الحسابية التجارية، والعمليات الحسابية الأخرى بالعملة المحررة، وكذلك عملية تحويلها إلى الداخل أو الخارج، وبموجب هذا القانون كانت تجري جميع العمليات النقدية وعمليات الدفع فقط بعد استصدار ترخيص مسبق من الإدارة العامة للرقابة على النقد لدى وزارة الاقتصاد والصناعة.

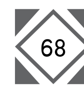
كما أن الدولة ممثلة بالمنظمات المخولة بذلك – أي البنوك، والدولة فقط هي التي يحق لها أن تكون حملة الاحتياطي المالي من العملة الصعبة، وكل العمليات كانت تجري عبر البنك الأهلي اليمني وبموجب النظام المصرفي، كما فرضت رقابة مشددة على أسعار المستوردات.[1]

قراءة في قانون الاستثمار وتطبيقاته في محافظة عدن:

في قراءة لقانون الاستثمار رقم (15) لسنة 2010م والذي مازال ساري المفعول مع بعض التعديلات التي أجريت عليه لاحقًا؛ نجد أن القانون في مواده الخامسة والثلاثين – من حيث الجانب النظري – قانون شامل، ويكفل حقوق المستثمر المحلي والأجنبي عبر القوانين السارية في الدولة، ويعطي الحق للمستثمر بالقيام بالمشاريع التي نص عليها قانون الاستثمار، باستثناء بعض الاستثمارات في المجالات المنظمة بقوانين خاصة، فتظل الاستثمارات فيها محكومة بنصوص تلك القوانين وهي:

1. استكشاف واستغلال النفط والغاز.
2. استكشاف واستغلال المعادن.

(1) المرجع نفسه، ص116.



3. الأعمال المصرفية والمالية.

4. تجارة الاستيراد والتصدير وتجارة الجملة والتجزئة.[1]

من هنا نستطيع القول إن قانون الاستثمار في جانبه النظري جيد للغاية، أما إذا توقفنا في الجانب التطبيقي لهذا القانون فنجد أنفسنا – من باب الحرص على المستثمر من جانب إن كان محليًّا أو أجنبيًّا، وعلى الدولة التي يجب وبالضرورة أن يكون الاستثمار يعود عليها بفوائد كبيرة؛ نتوقف عند بعض المواد لنرى كيف تسير الأمور على أرض الواقع، آخذين بعين الاعتبار الظروف التي تمر بها عدن بشكل خاص خلال السنوات القليلة الماضية؛ جراء الحروب والخلل الأمني وعدم الاستقرار، وهي شرط من شروط نجاح الاستثمار، فلو نظرنا إلى مادة (3) من القانون رقم (12) تنص على ما يلي:

– المشروع: هو المشروع الاستثماري الذي يقوم بإنشائه وفقًا لهذا القانون؟

السؤال: ما هو مدى الالتزام من المستثمر بهذا النص؟

– المادة نفسها (3) رقم (13) التعريف باليمن كدولة جاذبة للاستثمار، وتشجيع المستثمر على إقامة المشاريع الاستثمارية وتطويرها.[2]

كيف يمكن أن يتحقق ذلك في ظل الظروف التي نشير إليها باستمرار عدم الاستقرار الأمني المصاحب لرأس مال جبان يحتاج إلى ضمانات للاستثمار الذي يقوم به. بعض المستثمرين المحليين والأجانب أصيبوا بأضرار بالغة في مشاريعهم جراء ما لحق بعدن من أحداث مؤلمة منذ عام2015م، ورغم ما ينص عليه قانون الاستثمار من حقوق لهؤلاء المستثمرين، وتعويض عن خسائرهم، لاسيما في حالة الحرب نجد أن مشاريع معطلة، ولم يحصل المستثمر على تعويض رغم الإقرار بحقوقه من الجهات الرسمية، وهذا يكون عائقًا أمام تشجيع مستثمر جديد يأتي من الخارج.

– مادة (4) البند (3) حول الأعمال المصرفية والمالية، ما نلاحظه اليوم من تعدد فتح محلات الصرافة حتى فاق عددها عدد العقارات، وهي حسب قانون الاستثمار

(1) قانون الاستثمار رقم (15)، الباب الثاني، قطاعات الاستثمار، ص6.

(2) المرجع السابق نفسه، مادة (3).



تخضع لقوانين خاصة؛ هل هذه المحلات تقدم خدمة للاستثمار بالشكل الصحيح، هل ما نراه اليوم من مضاربة بالعملة والتدهور في سعر الريال اليمني لا يوجد له علاقة بهذا التضارب، هل اختفاء العملة الأجنبية من الأسواق والتحكم بأسعارها لا يوجد له علاقة بتعدد هذه المحلات، هل تمكنت الجهات ذات الاختصاص بالرقابة على هذه المحلات رغم كل ما تقوم به من جهد أن تحل هذه المشكلة وفق ما نراه اليوم المشكلة تزداد يومًا بعد يوم.

مادة (12) رقم (8) - تنص على مساعدة المستثمرين لدى الجهات ذات العلاقة للتغلب على العوائق والعقبات التي تعترض تنفيذ وتشغيل مشاريعهم.

فنسبيًا يوجد معاناة لدى المستثمر إلا إذا كان هناك من يدعمه من الجهات الرسمية أو غير الرسمية.[1]

المادة (26) رقم (1) تنص على أن المحاكم التجارية اليمنية هي المختصة بحل منازعات الاستثمار وفقًا لأحكام هذا القانون، وهذا عمليًا يتم بشكل نسبي وجزئي عبر المحاكم التجارية، وتحال إلى جهات أخرى.

في المحصلة أي عملية نقد، الهدف منها أولًا وأخيرًا التنبه إلى الثغرات التي نقع فيها في تطبيق قانون الاستثمار، ومعالجتها بالشكل الصحيح؛ من أجل تشجيع المستثمر، وإعطائه فرص أوسع في مشاريع الاستثمار، لاسيما وأن محافظة عدن حاضنة للمستثمر المحلي والأجنبي، وفرص الاستثمار فيها كبيرة جدًا، وهنا نشدد على إقامة المشاريع ذات الفائدة التي تعود على المواطن وعلى الدولة، مشاريع تحقق دخل من العملة الأجنبية للدولة، وتحقق خدمات للمواطن وتسد حاجاته الضرورية وبأسعار مناسبة لدخله، مشاريع تخفف من نسبة البطالة وتستوعب الخريجين من الجامعات في مختلف تخصصاتهم، وهنا تأتي دعوتنا للمستثمر بالتوجه إلى مشاريع صناعية متعددة، ومثل هذه المشاريع والمصانع كانت موجودة أصلًا في عدن، وكانت تستوعب أعدادًا كبيرة من العمال، وندعو المستثمر إلى التوجه للاستثمار في مجال

(1) الباب الرابع، الهيئة العامة للاستثمار.



الزراعة واستخدام التكنولوجيا كما هو جاري في كثير من البلدان في تطوير الزراعة وأساليب وأشكال الري الحديثة، وندعو المستثمر للتوجه نحو السياحة، لاسيما وأن عدن تمتلك من الشواطئ مالم تمتلكه كثير من دول العالم، فهي من أفضل الشواطئ التي يمكن أن يتوجه لها المستثمر لإقامة مشاريع تقدم خدمات للمواطن، ولا تقتصر على إقامة الفنادق فحسب، لأن ظاهرة الفنادق انتشرت، وجدواها الاقتصادية لها علاقة بالوضع الاستثنائي الذي نعيشه اليوم، ندعو المستثمر للتوجه للاستثمار في الثروة السمكية، وحل المعاناة التي يعيشها المواطن اليوم من أجل الحصول على وجبة غذاء من الأسماك.

فرص الاستثمار كبيرة، ونتوجه للمستثمر أن يأخذ بأفضلها وأحسنها في خدمة المواطن والوطن.

أهمية الاستثمار وفوائده:

1. تأتي أهمية الاستثمار في التنمية الاقتصادية حيث يساعد إلى حد كبير على خفض نسبة البطالة، ويسهم في رفع مستوى المعيشة للمواطن، ويؤدي إلى زيادة الإنتاج؛ الأمر الذي يعمل على رفع قدرة الدولة على التصدير للدول الأخرى، وتأتي أهميته من خلال العمل على توفير العملة الأجنبية للبلاد.
2. من فوائد الاستثمار للحكومات والأفراد والمجتمع هو بناء المصانع والشركات، وتنويع هيكل الاقتصاد بتنوع مجالات الاستثمار وزيادة الإنتاج.
3. توفير التخصصات المختلفة من الفنيين والإداريين والعمالة اللازمة لتنفيذ كافة النشاطات المختلفة داخل الدولة.[1]
4. يعد الاستثمار قاطرة النمو الاقتصادي؛ كونه يؤدي إلى القيام بالعديد من المشروعات الإنتاجية والخدمية في مختلف المجالات، ويخلق فرص عمل جديدة، كما يوفر فوائض مالية للحكومة وللأفراد يتم إعادة استعمالها بتأمين

(1) https /sotor – com.



احتياجاتهم؛ مما يؤدي إلى زيادة القدرة الاستيعابية للاقتصاد الوطني، وتوسيع الاستهلاك، وتحسين المستوى المعيشي للمواطن.[1]

أهمية وضرورة توافر الإدارة الاستراتيجية إدارة مؤسسات المستقبل:

تعدّ الإدارة الاستراتيجية أحد المداخل الإدارية الحديثة التي تهتم بالنظرة الشاملة في العمل الإداري، حيث تهيئ لرؤية متكاملة للمستقبل. ولقد تزايد الاهتمام بالإدارة الاستراتيجية في العقود القليلة الماضية، تزايد الاتجاه نحو العولمة التي تنمو فيها درجة المنافسة الدولية بين الشركات والمؤسسات العملاقة، ويتطلب لإدارتها رؤية استراتيجية تمكنها من النمو والتطور، ولديها القدرة على التغيير والتكليف مع متطلبات السوق.[2]

وإذا كانت منظمات الأعمال في البلدان المتقدمة قد حققت نجاحات، فإن الحاجة لها في البلدان النامية وفي اليمن تحديدًا تكون ضرورية كون هذه البلدان بحاجة إلى تحديث وتطوير أنظمتها الإدارية.[3]

أهمية الصناعة في الاقتصاد القومي:

أصبحت التنمية الاقتصادية تحتل مركز الصدارة في الفكر الاقتصادي المعاصر، ويتفق غالبية الاقتصاديين في الوقت الحاضر على الأخذ بأسباب التصنيع سبيلًا إلى التنمية الاقتصادية في البلدان النامية، كون التصنيع يعدّ عاملًا رئيسًا للقضاء على التخلف الاقتصادي، وبدونه لا يمكن أن تحظى الدولة باستقلال اقتصادي كامل، كما أن استقلالها السياسي يبقى مهددًا.[4]

(1) https /show, shamra – acad emia – com.

(2) علي عبده الدوش، الإدارة الاستراتيجية إدارة المؤسسات، التواصل، العدد (20)، يونيو2008م، دار جامعة عدن للطباعة.

(3) أحمد عطا الله القطاميين، التخطيط الاستراتيجي مفاهيم ونظريات، عمان، الأردن، مجد للطباعة، 1996م، ص14.

(4) الأجور والإنتاجية في الصناعة التحويلية في اليمن، نبيلة سعيد العمودي، جامعة حضرموت للعلوم والتكنولوجيا كلية العلوم الإدارية، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد (19)، 2013م، ص189.

وهذا الأمر هو ما نعيشه اليوم على أرض الواقع، هل ما يقوم به المستثمرون وما تقوم به الدولة من مشاريع تصنيع تجعلنا على عتبة الاستقلال الاقتصادي، ومن ثم الاستقلال السياسي.

ما هي طبيعة الصناعة الموجودة حاليًا على مستوى الجنوب لاسيما عدن؟

شركات الصرافة استغلال وتلاعب:

أكد المتحدث الرسمي لجمعية الصرافين في عدن على وجود استغلال وتلاعب كبير من قبل سوق وشبكات الصرافة والتحويلات باليمن، ووفق دراسة لمركز الإعلام والدراسات الاقتصادية، فإن قرار عدم التعامل مع الإصدار النقدي سيؤدي إلى شح في المخزون السلعي، مع ما يمثله ذلك من مخاطر على الأمن الغذائي، لاسيما أن عددًا كبيرًا من السكان يعانون من الانعدام الغذائي في غياب المساعدات الإنسانية.[1]

وتأكيدًا على ما سبق فقد صرح المتحدث باسم الأمين العام للأمم المتحدة (ستيفان دوجاريك) في مؤتمر صحفي يوم الخميس 16 سبتمبر 2022م، أن الاقتصاد اليمني على وشك الانهيار الكامل، حيث يعاني أكثر من نصف السكان من انعدام الأمن الغذائي، ويقترب خمسة ملايين شخص من المجاعة. وأضاف أن الانهيار في العملة المحلية يسهم في ارتفاع أسعار المواد الغذائية.[2]

آراء بعض المختصين وذوي العلاقة بالاستثمار:

في حديث أجريناه مع المختصين وذوي العلاقة بالاستثمار في عدن، توجهنا بالسؤال عن رأيهم في قانون الاستثمار اليمني وتطبيقاته على أرض الواقع فيما يختص بمشاريع الاستثمار في عدن المحلية والأجنبية، كما توجهنا بالسؤال عن طبيعة المشاريع التي يقبل عليها المستثمر، وهل تعود بالنفع على المواطن وتسهم في حل جزء من مشكلة البطالة، وكانت الردود على النحو التالي:

---

(1) صحيفة الأيام، العدد (7213)، 15سبتمبر 2021م، ص9.

(2) صحيفة الأيام، العدد (7215)، 18سبتمبر 2021م، ص3.



أولًا: حديث مع الأستاذ (أبو بكر) رئيس الغرفة التجارية في عدن، قال:

1. قانون الاستثمار الجديد رقم (15) لسنة2010م:

صدر في 23 أغسطس 2020م، وألغيت بموجبه الإعفاءات الضريبية الممنوحة للمشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار، وأبقى فقط الإعفاءات الجمركية للمشاريع، سواءً للموجودات الثابتة أو المواد الخام المستوردة للإنتاج الصناعي فقط وبنسبة (50%).

كما أن هذا القانون نقل صلاحيات إصدار قوائم الإعفاءات الجمركية من هيئة الاستثمار إلى إدارة الجمارك.

ويُعدُّ هذا القانون في نظرنا لا يلبي الاحتياجات الجديدة التي استجدّت بعد حرب2015م، وما أحدثته من دمار وتغيير في أولويات التنمية، لذا لابد من دراسة لإعادة النظر في صياغة قانون جديد للاستثمار يشجع القطاع الخاص ويوجههم نحو القطاعات ذات الأولوية في الاقتصاد، من خلال فتح مزايا وافرة تتناسب حسب أولويات احتياجات التنمية.

2. بالنسبة للاستثمار الأجنبي لن تكون اليمن بيئة جاذبة إذا لم تنته الحرب وتزال العوائق التي ظهرت بسببها في بيئة الاستثمار، وهذا يتطلب وقتًا وجهدًا، لاسيما أن مؤسسات الدولة المعنية بالاستثمار يحتاج لها إعادة بناء مؤسسي يؤهلها للقيام بوظائفها بالشكل اللائق، وإضافة إلى إعادة تأهيل البنية التحتية للخدمات التي هي في الأصل لا تلبي حتى احتياجات المواطنين.

معظم الاستثمارات في السنوات الماضية توجهت نحو إنشاء المولات ومراكز الصرافة وتحويل الأموال أو تجارة الوقود، وهذا يدل على الكيفية التي يتم بها استغلال الظرف السيء الناشئ من هذه الحرب، وغياب الدولة في الرقابة، وتوجيه المستثمرين نحو المشاريع المنتجة ذات القيمة المضافة التي تلبي الاحتياج الحقيقي للجميع.[1]

(1) حديث مع أبو بكر، رئيس الغرفة التجارية في عدن، 20 سبتمبر 2021م.

ثانيًا: حديث مع أحد مدراء البنوك المهمة في عدن:

يقول إن المستثمر في عدن يتوجه إلى بناء الفنادق، وفتح محلات للصرافة، وفتح المولات، بينما نريد استثمارًا يركز على الصناعات، استثمارًا حقيقيًا يعود بالفائدة على المواطن في تشغيل نسبة من العمالة، نريد مشاريع استثمارية إن كانت محلية أو أجنبية تحقق دخل من العملة الأجنبية إلى عدن، نريد استثمارًا يتوجه إلى الزراعة وتطوير الزراعة بدلًا من الاعتماد على استيراد الكثير من المنتوج الزراعي من الخارج، وضخ عملة أجنبية نحن بحاجة لها.

التوجه نحو هكذا استثمار أفضل من الاستمرار في فتح محلات الصرافة التي تعود في معظمها إلى مجموعة صغيرة من رجال الأعمال، وهي تحمل أسماء متعددة بهدف السيطرة على السوق. ثم ماذا عن أسعار الأراضي التي أصبحت خيالية؟ وما هو الهدف من وراء الإقبال على شراء الأراضي بهذه الأسعار الجنونية؟ أليس هو غسيل للأموال؟. هذا هو الواقع الذي نعيشه اليوم في عدن؟.

ثالثًا: في تواصل مع الأستاذ القاضي فهيم الحضرمي رئيس المحكمة؛ لمناقشة وجهة نظره من الجانب القانوني في قانون الاستثمار، فجاء حديثه على النحو التالي:

أهم مزايا قانون الاستثمار رقم (22) لسنة 2002م.

1. الإعفاءات:

- إعفاء الموجودات الثابتة المطلوبة لإقامة أو توسيع أو تطوير المشاريع الاستثمارية من الضرائب والرسوم الجمركية.
- إعفاء مستلزمات الإنتاج الحيواني والزراعي والسمكي من الرسوم الجمركية والضريبية، وكذلك إعفاء مستلزمات الإنتاج للمشاريع الأخرى بنسبة (50%) من كافة الرسوم الجمركية للمشاريع القائمة والمسجلة.
- إعفاء المشروعات من الضرائب الأرباح لمدة (7) سنوات داخل المدن الرئيسة (صنعاء، عدن، تعز، الحديدة، المكلا)، وتزداد مدة الإعفاء لمدة سنتين لباقي مناطق الجمهورية ابتداء من تاريخ بدء الإنتاج أو مزاولة النشاط، ويمكن أن

تزيد هذه المدة لسنتين إضافيتين لكل حالة تتحقق في المشروع من الحالات التالية، على ألَّا يتجاوز إجمالي مدة الإعفاء عن (16) سنة:

- المشروعات التي تزيد نسبة المكون المحلي من الموجودات الثابتة عن (25%) من إجمالي قيمة الموجودات الثابتة الخاصة بالمشروعات التي تمتلكها شركات عامة؛ لا تقل نسبة الاكتتاب العام فيها عن (25%) من رأس المال المدفوع.
- إذا لحقت بالمشروع خسائر في أثناء مدة الإعفاء، يتم تدويرها خلال تلك السنة أو السنوات التي وقعت فيها، وبما لا يتجاوز ثلاث سنوات اعتبارًا من السنة الأولى التي تلي سنوات الإعفاء.
- إعفاء المشروعات من ضريبة العقارات ومن رسوم توثيق عقود تأسيس المشروعات، وكذلك جميع العقود المرتبطة بالمشروع حتى تمام تنفيذه.
- إعفاء المشروعات من ضريبة الدخل على الأرباح التي توزعها المشروعات.
- الإعفاء من كافة الرسوم والضرائب المفروضة على الصادرات، أيًا كان نوعها.
- الإعفاء من الضريبة المستحقة على الأرباح الناتجة عن إيرادات التصدير، وذلك بعد انقضاء مدة الإعفاء المقررة للمشروع.

كما تمنح المشروعات عند توسيعها الإعفاءات الضريبية نفسها، ولذات المدد بنسبة قيمة رأس المال المضاف.

2. الضمانات:

- عدم تأميم المشروعات، وعدم الاستيلاء عليها، أو حجز أموالها، أو مصادرتها، أو تجميدها، أو التحفظ أو فرض الحراسة عليها؛ إلا من خلال حكم قضائي.
- المساواة بين المستثمر اليمني وغير اليمني في جميع الحقوق والواجبات.
- إمكانية امتلاك المستثمر غير اليمني المشروع الاستثماري والأراضي والعقارات التابعة له بنسبة (100%).

- إمكانية تأمين المستثمر على مشروعه ضد المخاطر غير التجارية في أي من المؤسسات الدولية التي تعد اليمن عضوًا فيها وهي:

1. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار.
2. الوكالة الدولية لضمان الاستثمار.
3. المؤسسة الإسلامية لتأمين الاستثمار وائتمان الصادرات.

- حرية المستثمرين في إدارة مشاريعهم.
- الاستثناء من وضع تسعيرة إلزامية على منتجات المشاريع الاستثمارية.
- الحق في تصدير منتجات المشاريع بالذات أو بالوساطة دون قيود.
- حرية المستثمرين في تحويل أموالهم بالنقد الأجنبي من وإلى الجمهورية اليمنية، وإعادة تصدير رأس المال المستثمر إلى الخارج، سواءً كان عينًا أو نقدًا عند التصفية أو التصرف بالمشروع.
- لا يسمح القانون بإلغاء أي قرار تسجيل لمشروع استثماري صادر بموجب القانون أو سحب أي حق أو إعفاء ممنوح طبقًا له إلا بموجب حكم قضائي.
- إعطاء المستثمر الحق الكامل في اختيار أحد الأساليب التالية لحل النزاعات التي تنشأ بينه وبين الدولة عند تطبيق أحكام القانون:

أ. الاتفاقية الموحدة لاستثمار رؤوس الأموال العربية في الدول العربية.

ب. الاتفاقية الدولية لفض منازعات الاستثمار التي تنشأ بين الدول ومواطني الدول الأخرى.

ج. أي اتفاقية دولية أو ثنائية تكون الجمهورية طرفًا فيها.

د. قواعد وإجراءات التحكيم التجاري الخاص بلجنة القانون الدولي التابع لهيئة الأمم المتحدة.

هـ. قواعد وإجراءات التحكيم داخل الجمهورية.



3. **التسهيلات:**

- التعامل مع الهيئة كنافذة واحدة.
- توفير المعلومات التي يطلبها المستثمرون.
- بساطة الإجراءات المطلوبة لإقامة أو توسعة أو تطوير المشروعات الاستثمارية.
- بساطة الإجراءات الخاصة بتأسيس الشركات الاستثمارية وفتح فروع لها.
- سهولة إجراءات استقدام الخبرات الأجنبية غير المتوافرة محليًا.

فجَّر قانون الاستثمار جدلًا حادًا في اليمن، ففي حديث عدَّه خبراء اقتصاديون أنه سيظل حبرًا على ورق ما لم تكن هناك بيئة استثمارية جاذبة، وضعته أوساط رسمية بأن يمثل نقلة نوعية للاستثمار في البلاد.[1]

تحريك عجلة الاقتصاد:

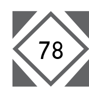
نحن اليوم نعيش وضعًا استثنائيًا، وصل فيه حجم الخراب والدمار في البلد إلى مستوى غير مسبوق، إذ توقفت عجلة التنمية، ووصل الانهيار الاقتصادي إلى مستوى قياسي: ما زالت تتضاعف تبعاته إلى اليوم مع استمرار الحرب، وهو ما يشكل تركة ثقيلة وعبئًا كبيرًا على الحكومة؛ ما يضعنا أمام مسؤولية كبيرة تتطلب جهودًا مضاعفة للخروج من هذا الواقع المر وإنقاذ البلد من الانهيار.[2]

نريد مشاريع إنقاذ:

فيما التحديات والمخاطر ما زالت قائمة، والأصابع على الزناد، يركز الخطاب السياسي الإعلامي على إعادة إعمار اليمن، وبرأي صاحب المقالة (عبد القوي العدني) أن هذه التسمية تأتي من خارج قاموس الواقع المعاش، فمرحلة إعادة إعمار اليمن ما زال الوقت مبكرًا للحديث عنها، ومن الخطأ اعتبار المساعدات التي تقدم وتمنح في ظل الحروب وتسوق على أنها تأتي وفقًا لخطط وبرامج استراتيجية لإعادة

(1) القاضي فهيم الحضرمي، رئيس محكمة عدن.

(2) د. أحمد سالم الخمبشي نائب رئيس الوزراء، مجلة الاستثمار، العدد (25)، 2018م.



إعمار اليمن، وإنما هي مشاريع إسعافية، أشبه بعمليات جراحية عاجلة لإدارة وضع قائم والسيطرة عليه.[1]

في الحقيقة اليمن ليست بلدًا فقيرًا:

نشرت مجلة (نيوزويك) الأمريكية بحسب تداول كثير من وسائل التواصل الاجتماعي من أن اليمن ليست بلدًا فقيرًا مطلقًا وفق ما كتبه في المجلة المذكورة الخبير الاقتصادي المغربي (حبيب ولد دادة) أحد الاقتصاديين في بورصة (نيويورك)، مشيرًا إلى أن اليمن تمتلك أكبر الثروات التي تمكنه من تخطي كل الحدود الاقتصادية العالمية. فاليمن غني بموانيه وبشريطه الساحلي الممتد لأكثر من (2500) كيلو متر، وغني بموارده الطبيعية، وبحضارته وثرواته السمكية ومناطقه الأثرية والسياحية، اليمن يمتلك مقومات سياحية طبيعية متنوعة، اليمن بحاجة إلى استعادة الدولة والمؤسسات وإنهاء الحرب، وحينها لن يكون اليمن بحاجة إلى المساعدة.[2]

تداعيات الحرب على الوضع المالي:

هبطت كثير من موارد النقد الأجنبي بما في ذلك صادرات النفط والغاز التي مثلت أهم روافد الاقتصاد في البلاد منذ عقود، وتآكلت الاحتياطات الخارجية إلى أدنى مستوياتها، وتواجه اليمن أزمة سيولة غير مسبوقة، وفقد البنك المركزي تقريبًا جميع أرصدته الاحتياطية من النقد الأجنبي؛ ما جعل الاقتصاد يواجه انكماشًا حادًا، أفقده قوته، فتعطلت عائدات السياحة، وتوقف الاستثمار الأجنبي، وتجمدت القروض الخارجية، ولم يبقَ إلَّا تحويلات المغتربين، والدعم الخارجي للحالات الإنسانية.[3]

التوصيات لجهات الاختصاص:

1. من أجل تشجيع الاستثمار المحلي والأجنبي؛ لابد من تقديم التسهيلات في مجال الخدمات، كالكهرباء والماء على وجه الخصوص، وبأسعار مناسبة،

---

(1) عبد القوي العدني، قبل الإعمار نريد مشاريع إنقاذ، مجلة الاستثمار، مرجع سابق.

(2) د. علي العسلي، المرجع نفسه.

(3) تداعيات الحرب، مجلة الاستثمار، 2019م.



لا أن يتم رفعها كما هو حاصل اليوم على المحلات التجارية وغيرها من الأنشطة الاستثمارية.

2. تشجيع المستثمر على التوجه نحو الصناعة، لاسيما التي يحتاجها المواطن، بدلًا من صرف العملات الأجنبية، ونفاقها من السوق بحجة الاستيراد.

3. التركيز على مشاريع استثمارية تستوعب عمالة من أجل التخفيف من البطالة التي تشهدها عدن وباقي المحافظات، وكم من الخريجين من الجامعات عاجزين عن الحصول على فرصة عمل.

4. التوجه نحو الاستثمار الزراعي، وزراعة المحاصيل الأساسية والفواكه التي نراها بالأسواق بأسعار باهظة لا يستطيع المواطن الإقدام على شرائها.

5. حل مشكلة شحة الأسماك من السوق من خلال الرقابة على التصدير في الوقت الذي يحتاجه المواطن.

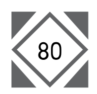
6. تشجيع السياحة وبناء المرافق السياحية التي تجلب السواح إلى عدن، لاسيما أن عدن تتمتع بشواطئ نادرة قلّما توجد في دول أخرى من حيث المواصفات، والابتعاد عن العشوائية في بناء هذه المرافق.

7. السياحة في كثير من البلدان تشكل الدخل الرئيس للبلد، والسياحة أصبحت صناعة، فلابد من إنقاذ هذه الصناعة بالاستعانة بمن سبقونا ولديهم تجارب من الدول الشقيقة، وأركز على كلمة الشقيقة حتى نسهم أيضًا في حل بعض المشاكل التي تعاني منها بعض هذه الدول، أي تبادل الخبرات.

8. دعوة للمستثمرين من القطاع الخاص للإسهام في حل مشكلة الكهرباء التي تعاني منها عدن ومحافظات أخرى، وهم قادرون على ذلك.

9. دعوة للمستثمرين لحل أزمة توافر البترول والديزل، والابتعاد عن الاحتكار، وتدخل من قبل الدولة يضمن توافر هذه المواد ومشتقاتها بشكل دائم؛ حتى لا تحصل الأزمات التي تجري اليوم، ويلجأ المواطن للسوق السوداء التي تكلفه فوق طاقته.

10. الحد من فتح محلات الصرافة مع تشديد الرقابة عليها.

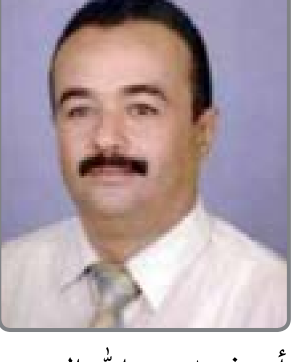


المصادر والمراجع:

1. الأجور والإنتاجية في الصناعة التحويلية في اليمن، نبيلة سعيد العمودي، جامعة حضرموت للعلوم والتكنولوجيا كلية العلوم الإدارية، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد (19)، 2013م.
2. أحمد عطا الله القطاميين: التخطيط الاستراتيجي مفاهيم ونظريات، عمان، الأردن، مجد للطباعة، 1996م.
3. الباب الرابع، الهيئة العامة للاستثمار.
4. تداعيات الحرب، مجلة الاستثمار، 2019م.
5. حديث مع أبو بكر: رئيس الغرفة التجارية في عدن، 20 سبتمبر 2021م.
6. د. أحمد سالم الخمبشي: نائب رئيس الوزراء، مجلة الاستثمار، العدد (25)، 2018م.
7. دور عدن البحري عبر التاريخ، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، 25 مايو 2017م.
8. صحيفة الأيام، العدد (7213)، 15سبتمبر 2021م.
9. صحيفة الأيام، العدد (7215)، 18سبتمبر 2021م.
10. عبد القوي العدني، قبل الإعمار نريد مشاريع إنقاذ، مجلة الاستثمار.
11. علي عبده الدوش: الإدارة الاستراتيجية إدارة المؤسسات، التواصل، العدد (20)، يونيو 2008م، دار جامعة عدن للطباعة.
12. ف.أ. جوساروف: تعريب سعيد محمد عبده، اقتصاد جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، دار ابن خلدون.
13. القاضي فهيم الحضرمي، رئيس محكمة عدن.
14. قانون الاستثمار رقم (15)، الباب الثاني، قطاعات الاستثمار.
15. القبطان سامي سعيد فارع: ميناء عدن تاريخيًا، الأهمية الاستراتيجية والتاريخية، سلطنة موانئ خليج عدن.
16. https /show, shamra – acad emia – com
17. https /sotor – com



إشكالية الاستدامة الحضرية وتأثيرها على مستقبل مدينة عدن الاقتصادي



أ.د. فضل عبدالله الربيعي

مقدمة:

تزايد الكثافة السكانية بالكتلة العمرانية في الوقت الراهن بشكل ملحوظ؛ الأمر الذي أثر سلبًا على البيئة الحضرية، وقد أدى هذا الوضع إلى عدم قدرة طاقة المؤسسات الخدمية في المدينة على مجابهة تلك الزيادة في حجم السكان، إذ تداخلت فيها استخدامات الأراضي بصورة عشوائية في مواضع كثيرة من أحياء مدينة عدن، الموزعة بين شواطئ البحر، والخلجان، وسفوح الجبال، والأراضي الرطبة.

إن انتشار العمران، وتزايد السكان في الآونة الأخيرة في المدينة، قد أثر على بيئة المدينة ونمطية أحيائها التقليدية وجمالها، والضغط على خدماتها، حيث انتشر فيها البناء العشوائي بصورة لم يسبق لها مثيل، لاسيما في الحالة الراهنة التي يمر بها اليمن في مرحلة الحرب، وعدم الاستقرار منذ 2011م، وقد ساعد هذا الوضع على ظهور الممارسات السلبية التي عصفت بالمدينة من فوضى وعشوائية، والتعدي على المساحات العامة، والأراضي والمؤسسات الحكومية، وتكدس حالات الفقر والبطالة، وانتشار الجريمة، والتدهور البيئي والصحي في المدينة، وقد انعكس ذلك سلبًا على عملية التخطيط الحضري وجمال المدينة، وسوء توزيع السكان والخدمات؛ الأمر الذي يؤدي إلى إعاقة وظيفة مدينة عدن الاقتصادية.



وعليه يأتي اهتمامنا في بحث هذه الظاهرة؛ بغية المساهمة في الكشف عن أسبابها وخلفياتها، ولفت انتباه الجهات المسؤولة، والتنبؤ لمخاطرها على مستقبل الاستدامة التنموية للمدينة.

مشكلة الدراسة:

تتحدد مشكلة الدراسة بمؤشرات الخلل في التركيبة الزمكانية للمدينة، فقد أصبحت الحالة المشوهة هي السائدة في المدينة التي ترزح تحت ضغوط حضرية تجعلها في حالة فقدان دائم للكثير من المكتسبات الحضارية والاقتصادية، بوصفها من أهم مدن الموانئ في المنطقة؛ الأمر الذي يدفعها إلى المزيد من التشوه، وفقدان القيمة والوظيفة الجمالية التاريخية التي يفترض أن تعبر عنها هذه المدينة العريقة؛ نظرًا لموقعها المتميز ومستقبلها الحضري، إذ صارت تفقد جمالها البيئي، ومخزونها التاريخي وشهرتها الاقتصادية لتتوارى أجزاء كبيرة من المدينة القديمة ومعالمها التاريخية العتيقة، والزحف على أراضي الميناء والمنطقة الحرة؛ بسبب التعدي عليها بالبناء العشوائي، في ظل غياب دور السلطات، وتدني الوعي المجتمعي بأهمية الحفاظ على مخزونها التاريخي، ومستقبلها الاقتصادي والحضري.

إذ تقع المدينة اليوم تحت ضغوط التحضر الذي فرضه النمو السكاني والهجرة للمدينة وسط دائرة الفوضى الحضرية التي تتمحور حول جملة من المشكلات التي تعاني منها البيئة الحضرية بمدينة عدن، والممثلة في وجود التعدي والممارسات السلبية التي نتج عنها عدد من المشكلات الاجتماعية والبيئية، وتدني مستوى الخدمات العاجزة عن تلبية احتياجات السكان، وتشويه المظهر العام لجمال المدينة، وغياب التوزيع العادل للإسكان والتنمية.

أهمية الدراسة:

احتلت عدن أهمية كبيرة في كتب التاريخ والرحالة الأوائل والمستشرقين في وصفهم لخصائص المدينة وموقع مينائها المتميز، والواقع على مفترق خطوط التجارة الدولية،

وما تحويه من معالم تاريخية وأثرية، شكلت عنونًا بارزًا لمدينة كسموبولوتيكية هاجرت إليها الأجناس المختلفة عبر الزمن وتعايشت فيها الطوائف والأديان، لهذا تكمن أهمية الدراسة الحالية بوصفها مقاربة علمية تكشف عن إشكالية النمو الحضري المتزايد في المدينة، ومعوقات التنمية الاقتصادية والحضرية المستدامة، والبحث عن الحلول الملائمة والمستديمة لإشكالية التكتلات العمرانية، مما يجعلها مدينة مستقبلية زاخرة بين مدن العالم، بالاستفادة من موقعها الاستراتيجي، الذي يمنحها قدرة تنافسية كبيرة في الاقتصاد العالمي؛ لجعلها مدينة جاذبة للسكن والتنمية، تلبي احتياجات السكان المتزايد فيها من خدمات مختلفة.

هدف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى التالي:

- تسليط الضوء على واقع التنمية الاقتصادية والحضرية لمدينة عدن ومستقبلها، من خلال التعرف على الأسباب والعوامل التي تعيق حدوث تنمية مستدامة.
- الكشف عن مقدمات الاستدامة الاقتصادية في البيئة الحضرية، واستقرار آليات تحقيقها في البيئة الحضرية في المدينة.
- رصد التغيرات الاجتماعية والحضرية، وأثرهما على النسيج العمراني في المدينة؛ بغية الوصول إلى توصيات ومقترحات من الممكن أن تساعد على التخفيف من وطأة التغيرات السلبية الناتجة عن النمو الحضري غير المخطط والمدروس.

منهجية الدراسة:

لغرض تحقيق أهداف الدراسة، والوصول إلى نتائج تسهم في تحليل موضوعها ومعالجته، فقد اعتمد الباحث المنهج الوصفي التحليلي، ومنهج البحث بالمشاركة من خلال الاعتماد على مجموعة من الوسائل في جمع البيانات والمعلومات، وما استخلص في أثناء النزول الميداني وجمع المعلومات من الجهات ذات العلاقة، فضلًا عن المنهج الاستقرائي بالاعتماد على بعض المراجع.



فرضية الدراسة:

تنطلق الدراسة من فرضية رئيسة، تتمحور حول معوقات الاستدامة الحضرية؛ من خلال تفسير شامل لواقع التنمية الحضرية، والدوافع التي أفضت إلى ذلك الإشكال، إذ تسعى الدراسة إلى اعتماد تفسير تطوري لهذه المشاكل، وهو ما سيفرض بالضرورة إعادة صياغة المفهوم لتحليل إشكالية التنمية في المدينة، انطلاقًا من فاعلية التكامل بين التنمية الاقتصادية والاستدامة الحضرية.

الكلمات المفتاحية:

مفهوم المدينة:

لا يوجد اتفاق على تعريف واحد للمدينة؛ نظرًا لتعدد المعايير التي يستند عليها تعريف أو تصنيف المدينة، إذ تعددت تعريفات المدينة؛ فمنهم من عرفها على أساس عدد السكان، ومنهم من قال إنها امتداد للقرية، ومنهم من عرفها بأنها مجتمع محلي يتميز بمجموعة مركبة من السمات التي يمكن إدراكها.

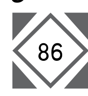
في حين عرفها وورث wirth بأنها المركز الذي تنتشر فيه تأثيرات الحياة الحضرية إلى أقصى جهات من الأرض، ومنها ينفذ القانون على جميع الناس[1]، وعرّفها قباري محمد إسماعيل بأنها أعقد نمط عمراني شيده الإنسان[2].

وتُعدّ المدينة تجمعًا حضريًّا لعدد كبير من السكان غير متجانسين، وتمتاز بالتخصص وتعدد الوظائف؛ إذ تشكل مهنة التجارة والصناعة أهم المهن فيها. بينما عرّفها بعض علماء الاجتماع على أنها مفهومًا تجريديًا يشير إلى العناصر الأساسية التي تتضمنها وتتكون منها وهي: "السكان، الأبنية، وسائل النقل والتوصيلات الكهربائية،

---

(1) حسين عبد الحميد رشوان، المدينة.. دراسة في علم الاجتماع الحضري، ط5، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 1989م، ص57.

(2) قباري محمد إسماعيل، علم الاجتماع الحضري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1985م، ص283.



وما إلى ذلك من عناصر أساسية تتضمنها المدينة، وهي محك الأداء الوظيفي لتلك العناصر مكتملة، التي تشمل نمطًا حضاريًا معينًا.

وإجمالًا فإن تعريف المدينة يعتمد على كل الإبعاد الكمية والكيفية كالمجال أو الفضاء الجغرافي، وتمركز الكثافة السكانية، ووسائل المواصلات، والمرافق الخدمية، وتتميز بنمط خاص من أنماط الحياة والعلاقات الاجتماعية، والأنساق الثقافية والاقتصادية والسياسية.

التعريف الإجرائي للمدينة:

يمكن القول إن المدينة هي ذلك التجمع العمراني والسكاني المستقر والمتطور في بيئة جغرافية محددة، يتم التعبير عنها من خلال علاقة تفاعل أنماط السلوك المدني، وارتباطه بالعوامل الثقافية والاجتماعية والاقتصادية، وتتميز بالتخطيط الحضري الذي يحقق التوازن بين البيئة الاجتماعية والاقتصادية، وبما يؤدي إلى الاستدامة الحضرية.

مفهوم التنمية الحضرية المستدامة:

يُعدّ مفهوم التنمية من المفاهيم المهمة التي تتناولها كثير من العلوم؛ نظرًا لتعدد أبعادها ومستوياتها، وترابطها مع العديد من المفاهيم الأخرى، مثل التخطيط، والإنتاج، والتقدم، والتطور، والتحديث، والتغير، حيث استخدم مفهوم التنمية للدلالة على عملية إحداث مجموعة من التغيرات الجذرية في مجتمع معين؛ بهدف إكساب ذلك المجتمع القدرة على التطور المستمر، الذي يضمن التحسن المتزايد في رقي حياة الناس والاستجابة لحاجاته الأساسية المتزايدة عن طريق الترشيد المستمر لاستغلال الموارد الاقتصادية المتاحة، وحسن توزيع عائد ذلك الاستغلال. أما مفهوم الاستدامة فتعني الحفاظ على حق الأجيال القادمة من فرص الحياة، والحفاظ على مصادر الموارد الطبيعية اللازمة وترشيدها، بما يضمن دعم التنمية في المستقبل. فضلًا عن تنمية طاقات الناس من خلال رفع مستوى حياتهم المادية والمعنوية عبر الزمن، وتلبية احتياجاته المادية من غذاء، وكساء، ومسكن، وصحة، وتعليم.



التنمية الحضرية المستدامة:

تركز التنمية الحضرية المستدامة على إيجاد مخططات حضرية للمدينة، بما تضمن وجود التوازن بين العناصر البيئية والبشرية التي تلبي احتجاجات الناس، والحفاظ على استدامة الحياة الحضرية؛ إذ تمثل المدن التعبير المادي للاستدامة الاجتماعية، من خلال دعم الرأسمال الاجتماعي الذي يحقق بيئة مستدامة تسعى إلى خلق مجتمع متوازن[1].

إذ تتضمن عملية الاستدامة الحضرية عاملين أساسيين هما: الزمن، والمكان بصورة مستمرة؛ كونها سلسلة من التراكيب المادية والفعاليات الاجتماعية التي تجري في الزمان بوصفها استمرارًا لقيمها الاجتماعية والثقافية والتاريخية، تتطور عبر مجموعة من المتغيرات التي تنشأ وتتبلور في تشكيلها وتطورها؛ لتضمن وجود تنمية حضرية متوازنة بين الإنسان والبيئة.

البيئة الحضرية:

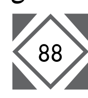
تعني البيئة في اللّغة منزلُ القوم، والهيئة، والوسط الذي يعيش فيه الإنسان (البيئة الاجتماعية، البيئة الثقافية)[2]. وتُعرّف البيئة بأنها سلسلة من العلاقات بين العناصر الفيزيائية والإنسان، تتضمن تكون ثلاثة مستويات هي (بين بعض العناصر الفيزيائية نفسها في المدينة، وبين العناصر الفيزيائية والإنسان، وبين الإنسان والإنسان، تظهر بصيغة مكانية متكاملة في جوانب التنظيم المكاني المتمثل بالعلاقات الترابطية بين الفضاءات الحضرية، كالتنظيم الفضائي للمسكن الذي يؤثر في مفهوم الإحساس بالأمان، ويجعل من الاخضرار في البيئة الحضرية عوامل مؤثرة وجذابة وممتعة للإنسان[3].

---

(1) سبأ جابر نعمان وشيماء حمد، آليات تحقيق الاستدامة في بيئة الحضرية، مجلة المهندس، الجامعة المستنصرية، العدد 3، مجلد17، حزيران، 2011م، ص135.

(2) مسعود جبران، الرائد - معجم لغوي عصري، دار العلم للملايين، المجلد الثاني، ط4، بيروت، 1981، ص146.

(3) مطهر عباس أحمد، أثر ممارسات المجتمع على البيئة الحضرية في المدن العراقية، مدينة بغداد حي المتنبي، حالة دراسية، مجلة المهندس، الجامعة المستنصرية، المجلد22، العدد3، أيار / مايو 2018، ص3.



مدن الموانئ:

أي مدينة الميناء هي المدن الساحلية، أو المدن التي تقع على ضفاف نهر كبير، أو بحر أو محيط، التي تدير ميناء في المرحلة الحالية المعاصرة، أو كانت تدير ميناء في المراحل السابقة تاريخيًّا. يكون للميناء تأثير كبير على اقتصاد المدينة، وعلى مميزاتها وطابعها. وأحيانًا يسمى الميناء باسم المدينة - كميناء عدن (مدينة عدن) - وغالبًا ما يكون تطور المدينة متصلًا اتصالًا مباشرًا مع الميناء. على مر التاريخ، ازدهرت العديد من المدن الساحلية اقتصاديًّا، وتسارع النمو في بناء الموانئ؛ نظرًا لأهمية دورها في اقتصاد الدول واستقرارها[1].

تسمية موقع مدينة عدن وأهميته:

التسمية:

تعود تسمية عدن، إلى أصل كلمة عدن، وبحسب ما أوردته بعض المصادر التاريخية أنها من العُدون، وتعني حب الإقامة والتوطن والمكوث بالمكان[2]، وربما جاءت التسمية أيضًا نسبةً لشخص حميري يدعى (عدن بن سنان بن إبراهيم)، كان أول من أقام بها[3]. وذكر في القرآن - بحسب المفسرين - أنه أشار إلى عدن في الآية الكريمة: (بئر معطلة وقصر مشيد)، فالبئر المعطلة تقع في الرأس وهي بئر جبل صيرة[4]، وفي الحديث الشريف جاء ذكر عدن بأن الرسول ﷺ بارك بسوق منى وعدن، وعن ابن عباس رضي الله عنهما قال: قال رسول الله ﷺ: "يخرج من عدن اثنا عشر ألفًا ينصرون الله ورسوله، وهم خير من بيني وينكم"[5].

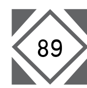
(1) ويكبيديا الموسوعة الحرة: انظر الرابط https: / /ar.wikipedia.org /wiki / .

(2) فضل الربيعي، إعادة اندماج المهاجرين العائدين إلى عدن، رسالة ماجستير في علم الاجتماع، مقدمة إلى مجلس كلية الآداب جامعة عدن، 2000م.

(3) ياقوت الحموي، معجم البلدان، الجزء الرابع، لبنان، بيروت، 1957م، ص89.

(4) حمزة علي لقمان، تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر، القاهرة، 1960م، ص 279.

(5) محمد أحمد محمد، عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية (سنة 123هـ) - دراسة اجتماعية واقتصادية، ط1، 2001م، ص39.



وتُعد مدينة عدن من المدن القديمة، إذ ترجح بعض المصادر التاريخية أن عمر مدينة عدن يتجاوز الثلاثة آلاف سنة، وقد ورد ذكرها مقرونًا بميناء قنا وميناء حضرموت قديمًا في القرن السادس قبل الميلاد[1].

الموقع والأهمية:

تقع مدينة عدن في الجنوب الغربي لليمن بالقرب من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهي شبه جزيرة في السواحل الجنوبية الغربية لشبة الجزيرة العربية، على خط عرض 12,47 شمالًا وخط طول 44,75 شرقًا، تتمتع بمناخ حار نسبيًا خلال أيام السنة، إذ يصل متوسط درجة الحرارة في عدن خلال أيام السنة بحدود (27) درجة، وتبلغ نسبة الرطوبة بين (62% - 73 %).

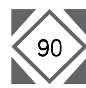
تمتلك ميناءً مهمًّا في المنطقة، وكان موقعها الجغرافي على البحر قد جعل من مينائها من أشهر الموانئ على المستوى الإقليمي والدولي عمومًا؛ نظرًا للمزايا الطبيعية التي يتمتع بها الميناء عن غيرها من الموانئ، من حيث عمقها وإحاطة الجبال بها من كل جانب؛ الأمر الذي يسهل عملية رسو البواخر والمراكب، ويحجبها من الرياح، كما اكتسبت أهميتها الدولية من خلال موقعها على خطوط التجارة الدولية التي تربط بين الشرق والغرب.

التنمية الحضرية المستدامة (تحليل سوسيولوجي):

التنمية الحضرية المستدامة هي سلسلة من العلاقات والروابط المتبادلة ما بين الجانب الفيزيقي والجانب الاجتماعي، من خلال ما يمارسه الإنسان من فاعليات ونشاط اجتماعي واقتصادي في المدينة التي تتكامل فيها العلاقة بين العنصر البشري والعنصر المادي، والربط بينهما بصورة تفاعل مستمر في المكان، إذ تعد التنمية عملية حضارية شاملة لمختلف أوجه النشاطات فيها بما يحقق بناء الإنسان ورفاهيته وكرامته،

---

(1) معروف إبراهيم عقبة، عدن: البعد التاريخي والحضاري، ندوة عدن ثغر اليمن، الماضي والحاضر والمستقبل، الندوة العلمية الأولى، الجزء الأول، دار جامعة عدن للطابعة والنشر، عدن، اليمن، 1990م،ص 161.



وتطوير كفاءاته وإطلاق لقدراته وإبداعاته، وتنميتها واستخدام مواردها المختلفة بصورة أمثل تساعد على ديمومة الحياة المستقرة فيها، بوصفها عملية استمرارية لقيمتها الاجتماعية والثقافية والدينية عبر مجموعة من المتغيرات[1]. تستهدف تحقق التوازن الايكلوجي للمدينة، ضمن طاقتها الاستيعابية، وتطوير اقتصادها، وضمان استقرارها الاجتماعي، والحفاظ على السكينة العامة.

لم تكن المدينة مباني عمرانية وطرقات وهياكل اقتصادية فحسب؛ بل هي في الأساس نشاط إنساني ونظم اجتماعية وعلاقات أقامها الإنسان من أجل خدمته وضمان استمرار توفير بيئة حياة كريمة ينعم بها. إذ يُعدّ البعد الاجتماعي من المقومات المهمة للحياة الحضرية في المدينة، التي تنعكس بصورة وجود علاقة وطيدة بين العوامل الاجتماعية والاقتصادية والجغرافية والإدارية، توضّح نوعية وخصوصية الحياة الاجتماعية المزدهرة في المدينة.

لقد احتلت المدينة اهتمامًا كبيرًا من أعمال علماء الاجتماع، وتناولوها في دراساتهم السوسيولوجية المختلفة التي بحثت خصائص التركيب الاجتماعي للمدينة. إذ عدَّها ابن خلدون مكانًا مستقرًّا متقدمًا للاستقرار البدوي والريفي، وأنها في ذلك تحتل موقفًا وموضعًا ملائمين تحكمهما شروط معينة، فقد رأى المدينة بوصفها نقطة توقف وحركة، حيث إنها تلازم الطرق كي تمارس دورها الوظيفي التجاري لخدمة سكانها والسكان المترددين عليها، وتقوم بأدوار مهمة. وقد أناط ابن خلدون إقامتها بالدولة والملك بقوله: "فلا بد من تمصير الأمصار واختطاط المدن من الدولة والملك"[2]، ومع ذلك فإنه يرى بالإمكان تطور المستقر ليصبح مدينة بنمو وتوسع وإزهار المستقر الريفي، بمعنى أن القرية قد تتحول إلى مدينة عامرة مما يزيد من دورها الوظيفي.

---

(1) محمد علي الأنباري وآخرون، دراسة تحليلية لمشكل البيئة الحضرية – حالة الدراسة: منطقة نادر/ 3 مدينة الحلة، العراق، أنظر: https: / /www.iasj.net /iasjfunc=fulltext&aId=77908.

(2) ابن خلدون، مقدمه ابن خلدون، مكتبه الهلال، بيروت، لبنان، 1983 م، ص217.



يمكن القول إن المدينة تتصف بأنها "حالة إنسانية طبيعية"، وطالما أن الإنسان دائم الحركة والتغيير، فهو في حالة بحث دائم عن "عمارة جديدة للأرض"؛ الأمر الذي يفرض عليه البحث عن تقنيات جديدة باستمرار؛ للحفاظ على استدمتها.

تعتمد المدينة على كل الإبعاد الكمية والكيفية كمجال أو فضاء جغرافي تتميز بتمركز كثافة من الناس والوسائل والمرافق الخدمية والاقتصادية، كما تتميز بنمط خاص من العيش وطبيعة العلاقات الاجتماعية والأنساق الثقافية والاقتصادية والسياسية فيها.

وتُعد المدينة خلاصة تاريخ الحياة الحضرية، فهي الكائن الحي كما عرفها لوكوربزيه، (هي الناس، والمواصلات، والتجارة والاقتصاد، والفن، والعمارة، والعلاقات، والحكومة، والسياسة، والثقافة، والذوق)، وهي أصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب وتطور الأمم، وصورة لكفاح الإنسان وإنجازاته في مجال هندسة وتصميم وتشييد المنشآت المعمارية السكنية والاقتصادية والتعليمية الضخمة والبنى التحية، لخدمة الإنسان ورفاهيته واستقراره.

يركز البعد السوسيولوجي للمدينة على انتقاء الأبعاد الاجتماعية المحددة لعناصر الحضرية، لدى مختلف التنظيمات الاجتماعية والمجتمعات المحلية في المدينة، بوصفها تنظيمًا اجتماعيًّا يتكون من مجموعة من النظم والأنساق الاجتماعية داخل تنظيم إيكولوجي معين. وبهذا الصدد يرى مصطفى الخشاب أن المدينة من الناحية السوسيولوجية البحتة عبارة عن فكرة مجردة لكل العناصر التي تتكون منها[1]، مثل الإقامة، البناءات الداخلية، ووسائل المواصلات، الفضاءات والخدمات العامة، وهي أيضًا عبارة عن موجودات لها طابعها الخاص، مما يجعل منها بنية للتكامل الوظيفي في عناصرها المختلفة على هيئة وحدة كلية.

ومن جانب آخر وصفها أحمد كمال وكرم حبيب، بأنها ظاهرة اجتماعية يعمل أغلب سكانها في مهن غير زراعية تنعكس آثارها في شؤون حياتهم، فتتنوع مهنهم

(1) مصطفى الخشاب، علم الاجتماع الحضري، شركة الأمل للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، ص 124.



وتتعدد مراكزهم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية، وتتباين تبعا لذلك علاقاتهم، وأنظمتهم، وأنماط اتصالاتهم، ووسائل معيشتهم[1].

وقد كان لويس ويرث هو أول من تناول قضية المدينة بشكل مباشر، بوصفها كيانًا اجتماعيًّا، وذلك من خلال مقولته المشهورة: "التحضر ما هو إلا أسلوب للحياة"، كان يهدف إلى توجيه أنظار الباحثين إلى أهمية البعد الاجتماعي باعتباره من المقومات المهمة للحياة الحضرية، التي تعكس العلاقة الوطيدة بين العوامل الاجتماعية والاقتصادية والجغرافية والإدارية التي تحدد في النهاية نوعية هذا الأسلوب من نوعية الحياة في المدينة.

ولما كانت المدينة شكلًا متطورًا من أشكال التجمع البشري، فقد صاغت هذه الأخيرة نماذج وأساليب حياتية تتماشى مع طابعها الاجتماعي وبنيتها الايكولوجية والاقتصادية والعمرانية، وطبيعة نظمها السوسيو ثقافية والتي قد تتعدد في إطار خصوصية الأنماط المعيشية داخلها، توفر بيئة حضرية مستدامة.

إذ كانت العمارة التقليدية قد جسدت معنى الاستدامة الاجتماعية منذ القدم عبر التوافق والارتباط مع البيئة واستغلال مصادر البيئة الطبيعية في تصميم العمارة[2]. وهذا ما لوحظ في العمارة التقليدية في مدينة عدن، الذي ظهر بشكل أجزاء المباني القديمة، في التناسب بين الفتحات والجدران الخارجية لتلبي الحاجة للتهوية والإضاءة الطبيعية وطريقة توزيعها على مسطحات الواجهة كشكل ووظيفة، كما أن التكوين في العمارة التقليدية يجمع بين القيم الجمالية، وتناغم الارتفاعات، ورشاقة الخطوط، وتناسب مسطحات الفتحات للنوافذ والأبواب، والمسطحات الصماء للواجهة كاملة[3].

(1) أحمد كمال وكرم حبيب، علم الاجتماع الحضري - دراسة بنائية وظيفية للمجتمع الحضري، دار الحيل للطباعة، القاهرة، 1948م، ص65.

(2) سبأ جابر وشيماء حمد، مرجع سابق ذكره، ص 136.

(3) فطوم محمد سعيد النقيب وآخرون، المشاريع الاستثمارية الإسكانية الحديثة في محافظة عدن وتأثيرها على النسيج العمراني في طمس الهوية المعمارية العدنية، مجلة المهندس اليمني، كلية الهندسة، جامعة عدن، المجلد 15، نوفمبر 2017م، ص 5 - 11.



واستمرت المدينة المعاصرة في حفاظها على ذلك التوافق بين البيئة ومصادرها من خلال ارتباطها بمجموعة من العلاقات والروابط المتبادلة بين الهيكل الفيزيقي والبناء الاجتماعي، عبر سلسلة من العلاقات المنتظمة، وتفاعل الإنسان مع بيئته في حيز مكاني، تجري فيه العديد من الأنشطة والفعاليات، تبدأ من وضع المخططات الحضرية للمدينة التي تحملها الصورة الذهبية للإنسان، واستمرارًا في تنفيذ هذه المخططات العمرانية التي تشمل التصور المتكامل لكل احتياجات التجمعات السكانية التي تحتضنها المدينة، وصولًا إلى عمليات التفاعل بين الأفراد والجماعات، مع مجمل الأنشطة التي يمارسونها في حياتهم اليومية.

إن الحديث عن التنمية الحضرية المستدامة تستدعي الوقوف الجاد من قبل سلطات الدولة، ومشاركة السكان في تحقيق أهداف التنمية المستدامة بعامة، وفق رؤية استراتيجية مُؤسسة على مقاربات التنمية البشرية المستدامة، تقوم على حتمية العمل الدقيق والمسؤول في تخطيط المدن المبني على المعايير العلمية والمهنية المُؤسسة على عناصر تحقيق العدالة الاجتماعية، والتكامل بين عناصر البيئة الطبيعية والبشرية، بما تضمن إعداد مشاريع التنمية الحضرية بعيدة المدى وعبر آليات دقيقة وواضحة، توافر الاحتياجات الضرورية للسكان من بنى تحتية قابلة للتطوير.

إن الإعداد الجيد لخطط التنمية الحضرية تتضمن التركيز على تكامل عناصرها البيئية والإنسانية، كخطوة رئيسة ومحورية تستقيم عليها الرؤية المستقبلية للمدينة، تتضمن النواحي التقنية التي تصب في ضرورة التنظيم الجيد للمجال بحسب ما يحويه من إمكانات ثقافية واجتماعية واقتصادية وايكولوجية، تحقق التوفيق والانسجام بين معطياتها الجمالية وعائداتها الثقافية والمادية لمصلحة سكان المدينة، الهادفة إلى توزيع مدخلات ومخرجات التنمية المستدامة في مجتمع المدينة الحضري.

تؤثر الخصائص البيئية السكنية بشكل واضح على تحقيق خطط التنمية كونها تشكل المحتوى العام الذي يتكون منه النسيج الحضري للمدن، لذا فقد أولت الدول أهمية كبرى في تحسين البيئة السكنية الحضرية من خلال وضع مخططات المدن الشاملة

التي تشمل التكامل بين العناصر البيئية والاجتماعية، تستوعب وجود محاور الطرق والفضاءات العامة، والمساحات الخضراء، والخدمات العامة في التجمعات السكنية، بما تضمن وجود استدامة حضرية تسهم من عملية الحركة واستقرار العلاقات الاجتماعية بين السكان من ناحية؛ ومن ناحية أخرى فإن المساحات الخضراء تسهم في تلطيف المناخ وتقليل تلوث الهواء، كما تسهم الطرقات المخططة في عملية وانسيابية الحركة، وتقلل من الاختناقات المرورية التي تحدثها المركبات والمشاة، فضلًا عن دقة استعمال الأرض من السكني إلى التجاري أو الإداري لصالح السكان، ويدفع بالمدن إلى التوسع والتمدد من خلال الاستمرار في إنشاء تجمعات سكنية جديدة على الأراضي المخصصة لذلك، وتوفير الخدمات العامة وإيصال البنية التحتية، بما يجعل هذا التوسع مستوعبًا عدم استنزاف الموارد الأولية فيها، وتجنب مشكلات التلوث البيئي والاختناقات المرورية وغيرها من المشكلات التي تعاني منها كثيرٌ من المدن في الوقت الراهن، المؤثرة على عملية الاستدامة الحضرية.

تطور النمو الحضري في مدينة عدن:

تنفرد عدن بخصائص بيئية وسوسيولوجية وجغرافية متميزة، ساعدت على التوجه الحضري في بناء المدينة منذ زمن طويل، كانت المدينة محط أنظار لهجرات داخلية وخارجية عديدة، جعلت منها مدينة فسيفسائية، تعايشت فيها جميع الأجناس بمختلف دياناتهم وجنسياتهم.

منذ ثلاثينيات القرن التاسع عشر ظهرت ملامح تشكل مدينة عدن الحضرية، وقد ارتبطت هذه المرحلة بمرحلة الاحتلال البريطاني للمدينة (1839 - 1967م) وكانت بداية ظهور النمط الحضري في المدينة، بتلك المساكن التي شيدها البريطانيون كمساكن خصصت لأفراد القوات المسلحة البريطانية في كل من أحياء (خور مكسر والمعلا). وإنشاء بعض الوحدات السكنية والإدارية التي كانت تلبي احتياجات المستمر حينها. وتوسعة حركة العمران بالمدينة بعد افتتاح أهم مؤسسة اقتصادية فيها (مصفاة النفط) التي استقلت أعداد كبيرة من العمال. وفي هذه المرحلة نشطة حركة التجارة الدولية في

ميناء عدن؛ الأمر الذي أدى إلى قدوم أعداد كبيرة من المهاجرين الريفيين والأجانب لممارسة الأعمال التجارية والإدارية والخدمية في المدينة.

تولت بلدية عدن عملية التخطيط الهندسي، ومنح التراخيص الرسمية للبناء بمواجب قوانين البلدية لبناء المشاريع التجارية أو السكن، كما تم تخطيط بعض الأحياء السكانية القديمة، وظهرت بعض العمارات التي استوعبت سكان المدينة والمهاجرين القادمين إليها، وتشييد البنى التحتية من طرقات، ومياه، وكهرباء، واتصالات، ومدارس، ودور العبادة، تلبي الحد الأدنى من احتياجات السكان حينها.

وفي مرحلة الخمسينيات وأوائل الستينيات شّيدت بعض الفلل والعمارات السكنية والتجارية في كل من أحياء المعلا والتواهي وخورمكسر وكريتر، وقد أقيمت تلك المساكن برأس مال محلي أو بقروض ميسرة من البنوك الأجنبية حينها.

معظم المساكن القديمة في المدينة تعدّ معالم أثرية ذات بعد هندسي وقيمة اقتصادية وجوانب روحية، فضلًا عن تلك المعالم التاريخية كالصهاريج، والمساجد القديمة، والقلاع، والأسوار، والتحصينات التي تظهر فوق الجبال المحيطة بالمدينة، بصورة التواصل بين حلقات الحضارة الإنسانية. وتطور العمران في مدينة عدن خلال حقب مختلفة مرت بها المدينة وهي مرحلة الاستعمار الإنجليزي، ومرحلة ما بعد الاستقلال، وأيضًا مرحلة ما بعد الوحدة[1].

النمو الحضري بعد الاستقلال (1967م):

بعد تحقيق الاستقلال الوطني وقيام الدولة الحديثة في 1967م، شكلت مدينة عدن العاصمة للدولة الحديثة، وأقدمت الدولة الحديثة على تنظيم المدينة وتخطيطها، وشرعت في إنشاء الوحدات السكنية الجديدة، وتوزيعها على مقدمي الطلبات للحصول على السكن.

(1) أحمد محمد الحزمي، التطوير في تنمية البيئة السكنية في منطقة عدن باليمن، أطروحة دكتوراه، قسم العمارة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، مصر، 2004م، ص234.



وتحملت الدولة المسؤولية الكاملة في توفير السكن للمواطنين، واستحدثت وزارة تسمى وزارة الإسكان، تتولى توزيع المساكن، ومنح عقود انتفاع للمستأجرين السابقين، وكذلك منح العقود الجديدة للمواطنين والموظفين.

ووفقًا لفلسفة نظام الدولة الحديثة؛ تولت الدولة مسؤولية بناء المساكن للناس، ومنعت تملك العقارات الخاصة، حيث تم إصدار قانون التأميم رقم 32 لعام 1972م، الذي بموجبه تم تأميم المشروعات السكنية والمنشآة الاقتصادية والتجارية الخاصة بالمستثمرين المحليين أو الشركات الأجنبية، وآلت ملكيتها للدولة، وأقدمت الدولة على توزيع المساكن المؤممة على المستأجرين السابقين الساكنين فيها والمحتاجين للسكن من موظفي الدولة وغيرهم، واستبدال عقود الاستئجار بينهم وبين الدولة عبر وزارة الإسكان، كما قامت الدولة في وضع المخططات السكنية، وشرعت في بناء عدد من الوحدات السكنية في عدن، وفي عواصم المحافظات الجنوبية الأخرى، أنجزت الآلاف من الوحدات السكنية الذي تم توزيعها على المواطنين، وفقًا للنظم المتبعة، التي تراعي عدالة التوزيع والحاجة للسكن.

ولم يسمح للاستثمار العقاري والتجاري بعد صدور قانون التأميم، إلاّ في حدود ضيقة جدًا كالا ضافات أو التوسع الجزئي للمسكن وتتم بموجب تراخيص رسمية.

وتولت الدولة الحديثة بناء المشاريع الإسكانية التي تلبي احتياجات السكان في تلك المدة، إذ تم تخطيط وتنفيذ بعض المشاريع العمرانية في السبعينيات وتوزيعها على المحتاجين من ذوي الدخل المحدود في مدينة عدن، وهي مساكن مبنية من الحجارة المستخرجة من بيئة المدينة نفسها، تم تشييدها في أحياء المدينة القديمة عرفت بـ (الوحدة السكنية في كل من حي كريتر والمنصورة).

توسع ذلك النشاط العمراني في الثمانينيات، حيث عمدت الدولة إلى إعداد مخطط عام للمدينة عام 1984م، سمي بخطة (المستر بلان)، انجزها فريق فني متخصص، بإشراف خبراء روس في تلك المدة، اشتمل هذا المخطط على وضع المحاور العامة للطرقات، وتخصيص المساحات التي تقام عليها المشاريع الإنمائية والبنى التحتية،

بالاعتماد على ظروف المدينة الطبيعية، والخصائص البيئية والجغرافية والمناخية السائدة، ومدى توافقها في خلق بيئة عمرانية ملائمة لحياة الإنسان بشقيها المادي والإنساني، ونفذت الدولة عددًا من المشاريع الإسكانية وفقًا للمخططات الحضرية، واستوعبت الآلاف من المحتاجين، كمشروع عبدالعزيز، ومشروع وديع حداد، ومشروع الرياض، ومشروع السنافر، ومشروع الممدارة، وغيرها من المشاريع. كما تم تصميم وتخطيط عدد من المشاريع الجديدة في ضواحي المدينة، وتوزيعها كقطع أرض على مقدمي الطلبات، وفقًا للمعايير الاجتماعية. والسماح للمستثمرين في بناء مشاريعهم الاستثمارية في المدينة ضمن المخططات الحضرية الجديدة.

في أواخر عام 1989م، تم إعداد مخططات حضرية، تم توزيعها على الجمعيات السكنية الخاصة بموظفي الدولة في جميع المؤسسات والمصالح الحكومية بعدن، عُرفت بمخطط الجمعيات السكنية.

التوسع الحضري بعد عام 1990م:

تشير البيانات الإحصائية إلى زيادة مؤشرات النمو الحضري لمدينة عدن خلال العقود الثلاثة الماضية، حيث ارتفع سكان المدينة ثلاثة أضعاف، رافق ذلك التوسع العمراني غير المخطط الذي طال الجبال والشواطئ ومصارف مياه الأمطار ومحاور الطرق، والزحف على المواقع الأثرية بالمدينة.

لقد شهدت ظاهرة التوسع العمراني حركة متسارعة في مدينة عدن، وأدت إلى توسع التعمير العشوائي غير المخطط، الذي ظهر بشكل التجمعات السكانية غير المتجانسة، حيث ساعدت حركة الهجرة الريفية المتزايدة إلى عدن، والهجرة العائدة من الخارج بعد حرب الخليج الثانية على انتشار حركة العمران الواسعة في المدينة[1]. إذ كان تدفق هؤلاء المهاجرين بأعداد كبيرة إلى المدينة، قد أدى إلى الضغط على خدمات البنى

(1) فضل الربيعي، الهجرة العائدة – دراسة سوسيولوجية عن المهاجرين العائدين إلى عدن، دار العلم، دمشق، سوريا، 2003م، ص 34.

التحتية فيها، والتي لم تكن قادرة في الأساس من تلبية متطلبات وحاجيات السكان الأصليين فيها، وتراجع وظيفتها الاقتصادية.

يمكن القول إن المشكلة الرئيسة الذي تعاني منه التنمية الحضرية في مدينة عدن في الوقت الراهن تتمحور حول القضية الرئيسة المتمثلة في مشكلة الأراضي(*)، وما يترتب عليها من آثار تتعلق في عمليات التخطيط الحضري، وتحقيق الاستدامة الاجتماعية والحضرية للمدينة، وهي مشكلة أصبحت تؤرق المدينة وسكانها، أفرزت عددًا من المخالفات التي طالت سوء استخدامات الأرض، وانتشار العشوائيات، وعدم الاستقرار الاجتماعي، والخلل الحضري في المدينة بعامة.

لقد ظهرت مشكلة الأراضي بصورة واضحة بعد حرب عام 1994م، إذ كانت هذه المدة قد فتحت المجال واسعًا أمام الناس المحتاجين والطامعين بالأرض، والسيطرة عليها لعدة أسباب: منها عودة المهاجرين قسرًا من دول مجلس التعاون الخليجي في أثناء حرب الخليج الثانية، وزحف السكان القادمين من الشمال اليمني ذات الكثافة السكانية، الذين اتجهوا نحو مدن الجنوب ولاسيما مدينة عدن التي مازالت فيها مساحات واسعة من الأراضي لم تستغل، طامعين فيها.

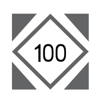
كما أقدمت سلطات صنعاء على إلغاء كثير من المخططات السابقة، وإعادة صرف الأراضي فيها للمقربين القادمين من المناطق الشمالية بعد حرب 1994م، كما تم تشجيع المدعين بملاك الأراضي عبر ما عُرف بإثبات واقعة والمتمثلة بإحضار اثنين من الشهود يقرون أمام المحكمة بملكية الأرض للمدعي، لغرض الاستحواذ على الأراضي.

(*) يذكر بان معظم الأراضي في عدن هي أراضي بيضاء باستثناء أجزاء بسيطة مزروعة منها أو تستخدم كمراعي للقبائل القريبة من ضواحي عدن. أما الأراضي الواقعة في قلب المدينة والقريبة من الميناء فكانت خاضعة لسيطرة الإدارة البريطانية، حيث قامت في تخطيطها بهدف إنشاء المشاريع السكنية والتجارية فوقها، وتم تشييد عدد من المنشآت السكنية والتجارية في أحياء عدن المختلفة منذ ثلاثينيات القرن الماضي. وبعد الاستقلال عام 1967م، خضعت الأراضي البيضاء لسيطرة الدولة، ومنحت الأراضي في الحدود الدنيا لبناء المساكن الخاصة وبشروط مشددة، فضلًا عن الأراضي المصروفة للمشاريع السكنية التي تقوم بها الدولة.

لقد أصحبت مشكلة الأراضي اليوم تتصدر أهم المشكلات في المجتمع؛ بسبب ما ترتب ويترتب عليها من أبعاد مختلفة تخل في ضمان تحقيق تنمية حضرية مستدامة، وانتشار حالات الفوضى والسطو على الأراضي العامة والخاصة، باستخدام قوة نفوذ السلطة، كاستحواذ كبار المشايخ ومسؤولي الدولة والقادة العسكريين على الأراضي العامة وعقارات الدولة، الأمر الذي خلفت كثيرًا من المعاناة والحرمان وفقدان الحقوق، وأدت إلى حدوث النزاع على الأراضي، والتصادم بين الناس، وسقوط أعداد ليست قليلة من الضحايا خلال السنوات الماضية؛ بل وخلق الكراهية والأحقاد في المجتمع، بسبب سياسات التميز التي رافقت توزيع الأراضي الخالية من مضامينها الاجتماعية مما انعكس ذلك سلبًا على أمن واستقرار المجتمع وتطوره.

فقد تعاملت الجهات المسؤولة عن صرف الأراضي وتوزيعها، بصورة غير دقيقة، وخالية من أبعادها ومضامينها الاجتماعية والقانونية، كما رافق عملية صرف لأراضي وتوزيعها انتشار ظاهرة الرشاوى والمحسوبية، التي عُممت بين أوساط العاملين والمسؤولين في الأجهزة التي تتولى عملية التصرف بالأراضي. وتم التعامل مع الأراضي بصورة همجية وعبثية، إذ تم تغيير كثير من المخططات الحضرية السابقة، وإعادة صرفها على أشخاص آخرين لاعتبارات سياسية، كما تم التصرف بالمساحات المخصصة لخدمات البنى التحتية والمساحات الخضراء والطرقات، والتصرف بالأصول العقارية التابعة للمؤسسات والمصالح الحكومية، واقتطاع أجزاء من مساحات وفناء المؤسسات الحكومية كالمدارس والجامعات وغيرها لصالح جهات متنفذه في الدولة.

وهذه المدة ظهرت عدد من الجهات التي تداخلت صلاحياتها في صرف الأراضي وتوزيعها، أبرزها هي مصلحة أراضي وعقارات الدولة، وزارة الأوقاف، والمساحة العسكرية، والمنطقة الحرة، مما نتج عن ذلك عدد من المشاكل والنزاع بين هذه الجهات، وتكرار عمليات الصرف، وظهرت الادعاءات بالملكية والتزوير بصورة ملفتة؛ الأمر الذي انعكس كل ذلك سلبًا على عملية التنمية الحضرية المستدامة في المدينة.



إن التوسع الحضري وتدفق الهجرات إلى المدينة خلال السنوات الأخيرة قد أدى إلى تداخل أنماط البناء المعماري، وأحدث عددًا من المشاكل الحضرية التي أثرت على النسيج الحضري للمدينة، ولاسيما مع غياب الأسس التخطيطية الصحيحة وإهمالها، وتداخلت تلك الأنماط التي زحفت على الخصوصية البيئية والتاريخية للنسيج الحضري للمدينة، بفعل نشر قيم ونمط الحياة الريفية في المدينة، بسبب تدفق حركة الهجرة الريفية غير المنظمة إلى مدينة عدن.

مشكلة انتشار المناطق العشوائية في المدينة:

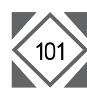
تُعرف المناطق العشوائية بأنها المناطق التي تعاني من التزاحم السكاني، وتكون الغالبية العظمى من مبانيها متخلفة أو مفتقرة إلى المرافق والخدمات الأساسية، وهي تلك المناطق العشوائية التي نشأت في غياب التخطيط الحضري للمدن، وخروجها عن القانون والتعدي العام على أملاك الدولة والمساحات العامة.

وتشكل ظاهرة البناء العشوائي عائقًا كبيرًا في التنمية الحضرية والتخطيط الحضري للمدينة؛ نظرًا لما تحمله من آثار سلبية على مختلف مناحي الحياة الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية في المدينة، مثل انتشار الأحياء الفقيرة المزدحمة بالسكان، والتي تفتقر لخدمات البنية التحتية، وتنتشر فيها الأوبئة والأمراض، وتشوه جمال المدينة. ويشكل البناء العشوائي عائقًا وتحديًا كبيرًا أمام التخطيط الحضري في المدينة.

لقد اتخذت هذه الظاهرة أبعادًا مختلفة، تتجلى في اكتساح الأراضي غير المخططة والمخططة معًا، وانتشر البناء العشوائي في محاور الطرقات، وفوق امتدادات خدمات المياه، والكهرباء، والهاتف، ومجاري السيول، والمواقع الأثرية، وشواطئ البحر؛ بسرعة كبيرة خلال السنوات القليلة الماضية، وأصبح ذلك يهدد مستقبل المدينة الاقتصادي بصورة عامة.

لقد أصبح البناء العشوائي اليوم يشّكل مدنًا قائمة بذاتها؛ نظرًا لاتساع هذه الظاهرة ولكثرتها، ويمكن حصر أسباب هذه الظاهرة بالتالي[1]:

(1) فضل الربيعي، علم الاجتماع الحضري، مطبوعات جامعة عدن، عدن، اليمن، 2010م، ص 78.



1. الهجرة المتزايدة من الريف إلى المدينة، وهذه ناتجة عن أسباب عدة: منها افتقار الريف إلى الخدمات الأساسية كالتعليم والصحة والكهرباء والمياه، وتضاؤل فرص العمل فيه، وغياب التوازن في مشاريع التنمية بين المجتمعات الريفية والحضرية.

2. المضاربة العقارية وارتفاع قيمة الأراضي وإيجارات السكن.

3. غياب الرقابة على أراضي الدولة؛ مما سهل من عملية السطو والاستحواذ على الأراضي.

4. عدم كفاية الأجهزة التنفيذية في تخطيط الأراضي والإشراف عليها، وعدم قيام مشاريع سكانية عامة ميسرة لطالبي السكن.

5. تدني المستوى الاقتصادي العام، وظهور شريحة فقيرة في المجتمع غير قادرة على بناء المساكن أو الاستئجار.

6. الفوارق الاجتماعية في المجتمع، وظهور طبقة المهمشين التي حصرت نفسها في الأراضي العشوائية في المدينة.

أمام تزايد هذه الظاهرة فقد بات من الأهمية بمكان، ولا بد من إعادة النظر في السياسيات العامة المتصلة بالنواحي الإسكانية والاجتماعية والحضرية في المدينة، لتأخذ السلطات الرسمية دورها في إجراء الدراسات والمسوحات الميدانية لهذه الظاهرة، والعمل على ابتكار الحلول العملية للحد من توسعها وإعادة تخطيط المناطق والأحياء العشوائية القائمة. ومعالجتها بالاعتماد على مبدأ التوازن بين أبعادها الاجتماعية والاقتصادية والحضرية.

إشكالية النمو الحضري في مدينة عدن:

يمكن القول إن التطور والنمو الحضري في عدن هو نتاج أفرزه تداخل عدد من العوامل السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية، كحركة الهجرة إلى المدن والنمو الديموغرافي، والنمو الاقتصادي، وتدفق عائدات وتحويلات المغتربين، وقد أفضى هذا التطور إلى ظهور مجموعة من المتغيرات الثقافية والاجتماعية والسياسية،

اتسمت بالتلقائية والعشوائية التي تفتقر إلى مقومات التعمير المنظم القائم على أسس التخطيط الحضري، الذي تتبعه المدن الحديثة، الأمر الذي يضع المدينة أمام معضلة كبيرة تستدي الوقوف الجاد أمامها، نظرًا لما تحمله من آثار سلبية كبيرة على مستقبل التنمية الاقتصادية والحضرية. إذ تتجلى مظاهر إشكالية الاستدامة الحضرية بوضوح، في غياب استراتيجية التخطيط الحضري والإشراف الفني على سير عمليات الإعمار التي تجري في المدينة بصورة عفوية ومزاجية، والتي لم تراعِ أبسط قواعد التنمية الحضرية، ناهيك عن غياب النظرة الاستراتيجية لمستقبل المدينة؛ بسبب تدني مستوى خبرات المؤسسات القائمة على شؤون تخطيط المدينة، وتداخل صلاحيات عدد من المؤسسات المعنية بالتعامل مع التنمية الحضرية، كما أسهمت الأوضاع المضطربة غير المستقرة التي يمر بها البلد من وقت طويل، في وجود عدد من المشكلات الحضرية، كانتشار فوضى الإعمار والعشوائيات، وغياب دور الإشراف من قبل السلطات بالمدينة، وعليه فإن المتتبع والملاحِظ لتوسع النمو الحضري في المدينة سوف يلحظ حجم ذلك الخلل الذي تشهده حركة العمران، الذي - دون شك - سوف يضع المدينة مستقبلًا أمام تحديات بيئية وإسكانية وحضرية كبيرة، قد تحمِّل الدولة أعباء كبيرة، وتكلفها مبالغ ضخمة جدًّا، إذا ما أرادت إعادة النظر في ترشيد عملية التخطيط الحضري في المدينة.

لقد أدت التغييرات الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية التي حدثت خلال السنوات الماضية إلى تفاقم مشكلة التنمية الحضرية، كظاهرة السطو على الأراضي، وتزايد البناء العشوائي الذي فتك بالمدينة وتسبب في تشويه جمال المدينة وأعاق عملية التخطيط والتنمية فيها، وظهور العديد من النزاعات بين عدد من الأطراف على الأراضي، وتسببت في خلق عدد من المشاكل والصدامات المسلحة بين الناس. وقد أدى ذلك إلى تضاؤل الفرص أمام محدودي الدخل في الحصول على السكن، وأغفلت في وجه الغالبية العظمى من الناس فرص الحصول على الأراضي، بعد أن ظلوا زمنًا طويلًا ينتظرون الحصول على المساكن أو الأراضي لبناء السكن.



إن المقاربة الشمولية للتنمية الحضرية المستدامة، تستدعي ضرورة تأهيل الجوانب الاقتصادية للمدينة، بالنظر إلى الأهمية الاقتصادية للميناء، وتكوين الموارد البشرية، والتدبير الحضري القائم على أُسس وركائز سياسة المدينة، والمحافظة على الموارد الطبيعية، لضمان التنمية المستديمة، كالتأهيل المجالي، وتوسيع نطاق الشراكة والمشاركة المجتمعية[1]؛ الأمر الذي يدفع بالتوجه نحو التفكير الصائب في مجال التدبير الحضري على مستوى مقاربات عملية، لوضع مخططات حضرية تقوم بتصحيح مسار التنمية الحضرية، ومن خلال التدخل المباشر في المراجعة السريعة لذلك العبث الذي طال المدينة ومينائها الاقتصادي في الوقت الراهن، والحد من الأزمة الحضرية، وبما تحقق التوازن بين الإنسان والبيئة الحضرية، وتضمن توافر خدمات البنى التحتية الضرورية التي تلبي التوسع السكاني، وتضمن قيام المشاريع الاقتصادية فيها.

الخلاصة:

مما سبق استعراضه عن إشكالية الاستدامة الحضرية وتأثيرها على مستقبل عدن الاقتصادي نضع الملخص التالي:

1. يتفاقم حجم المشكلات الحضرية التي تعاني منها مدينة عدن باطراد، كالتوسع الحضري غير المخطط بالمدينة، الأمر الذي يؤدي إلى مزيد من التعقيدات والتكلفة الباهظة، أمام مستقبل المدينة الاقتصادي والحضري.

2. أن النمو والتطور الحضري لمدينة عدن خلال العقدين الأخيرين، سادهما العشوائية التي تفتقر إلى التدخلات التخطيطية الفاعلة، مما أدى هذا الوضع إلى تفشي المناطق العشوائية وانتشارها، حتى أصبحت مدنًا بذاتها، ليس داخل المدينة فحسب، بل انتشرت في فضاء المدينة، تلتهم المساحات التي من الممكن أن تشكل مستقبلاً لتوسع نشاط المدينة في الجوانب التنموية والاقتصادية.

---

(1) عبد المالك ورد، الفاعل المحلي وسياسة المدينة بالمغرب، ط1، منشورات الجامعة، 2006م، ص77.



3. أن توسع مدينة عدن يغلب عليه الطابع السكني والتجاري الجزئي، مع تدني خدمات البنى التحتية كالمياه والكهرباء والصرف الصحي، والطرقات، والاتصالات، والمساحات الخضراء والحدائق، التي من الممكن أن تستوعب قيام المشاريع الاقتصادية الكبيرة من مصانع وغيرها تتناسب وخصوصية المدينة كمدينة ساحلية تحتويها واحدة من أهم الموانئ في المنطقة، التي اشتهرت في القرن الماضي على المستوى العالمي.

4. أصبحت المضاربة على الأراضي في المدينة تمثل عائقًا أمام التنمية الحضرية المستدامة.

5. غياب الرؤية الواضحة لمستقبل المدينة المرتبطة بالميناء، مما أدى ذلك إلى تطاول العبث بالأراضي الخاصة بالميناء التي أصبحت أراضيها مهددة تعيق مستقبل نشاطها التجاري والملاحي.

6. إن الوصول إلى نموذج التنمية الحضرية الأمثل والفعال، بما يحقق النتائج الاجتماعية والاقتصادية المنشودة من خطّة توسيع المدينة، يتطلب اعتماد معايير الاقتصاد الحضري والالتزام في تطبيقها مما يقلل من تبعات توسيع حجم ونمو المدينة السلبية على منافع المواطنين ورفاهيتهم.

7. إن إشكالية التحضر تحتاج إلى إجراء مزيد من الدراسات الدقيقة نظرًا لما تعانيه المدينة في الوقت الراهن من مشاكل جمة، سواء على مستوى بنياتها التحتية، أو قلة ومحدودية الخدمات المتوافرة فيها، أو التدخل في نسيجها الحضري.



المراجع والمصادر

1. ابن خلدون، مقدمه ابن خلدون، مكتبه الهلال، بيروت، لبنان، 1983 م.
2. أحمد كمال وكرم حبيب، علم الاجتماع الحضري – دراسة بنائية وظيفية للمجتمع الحضري، دار الجيل للطباعة، القاهرة، 1948م.
3. أحمد محمد الحزمي، التطوير في تنمية البيئة السكنية في منطقة عدن باليمن، أطروحة دكتوراه، قسم العمارة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، مصر، 2004م.
4. حسين عبد الحميد رشوان، المدينة.. دراسة في علم الاجتماع الحضري، ط5، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 1989م.
5. حمزة علي لقمان، تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر، القاهرة، 1960م.
6. سبأ جابر نعمان وشيماء حمد، آليات تحقيق الاستدامة في بيئة الحضرية، مجلة المهندس، الجامعة المستنصرية، العدد3، مجلد17، حزيران، 2011م.
7. عبد المالك ورد، الفاعل المحلي وسياسة المدينة بالمغرب، ط1، منشورات الجامعة، 2006 م.
8. فطوم محمد سعيد النقيب وآخرون، المشاريع الاستثمارية الإسكانية الحديثة في محافظة عدن وتأثيرها على النسيج العمراني في طمس الهوية المعمارية العدنية، مجلة المهندس اليمني، كلية الهندسة، جامعة عدن، المجلد 15، نوفمبر 2017م.
9. فضل الربيعي، إعادة اندماج المهاجرين العائدين إلى عدن، رسالة ماجستير في علم الاجتماع، مقدمة إلى مجلس كلية الآداب جامعة عدن، 2000م.
10. فضل الربيعي، الهجرة العائدة – دراسة سوسيولوجية عن المهاجرين العائدين إلى عدن، دار العلم، دمشق، سوريا، 2003م.
11. فضل الربيعي، علم الاجتماع الحضري، مطبوعات جامعة عدن، عدن، اليمن، 2010م.
12. قباري محمد إسماعيل، علم الاجتماع الحضري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1985م.



13. محمد أحمد محمد، عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية (سنة 132هـ) - دراسة اجتماعية واقتصادية، ط1، 2001م.

14. محمد علي الأنباري وآخرون، دراسة تحليلية لمشكلة البيئة الحضرية - حالة الدراسة: منطقة نادر/ 3 مدينة الحلة، العراق،

https: / /www.iasj.net /iasj?func=fulltext&aId=77908

15. مسعود جبران، الرائد - معجم لغوي عصري، دار العلم للملايين، المجلد الثاني، ط4، بيروت، 1981.

16. مصطفى الخشاب، علم الاجتماع الحضري، شركة الأمل للطباعة والنشر، القاهرة، مصر.

17. مطهر عباس أحمد، أثر ممارسات المجتمع على البيئة الحضرية في المدن العراقية، مدينة بغداد حي المتنبي، حالة دراسية، مجلة المهندس، الجامعة المستنصرية، المجلد22، العدد3، أيار / مايو 2018.

18. معروف إبراهيم عقبة، عدن: البعد التاريخي والحضاري، ندوة عدن ثغر اليمن، الماضي والحاضر والمستقبل، الندوة العلمية الأولى، الجزء الأول، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، اليمن، 1990م.

19. ويكيبيديا الموسوعة الحرة: انظر الرابط / https: / /ar.wikipedia.org /wiki

20. ياقوت الحموي، معجم البلدان، الجزء الرابع، لبنان، بيروت، 1957م.



الأمانة العامة للمجلس الانتقالي الجنوبي
الدائرة الاقتصادية الندوة العلمية
الاستثمار في الجنوب (المزايا - الفرص - التحديات)
"الاقتصاد الأزرق في الجنوب فرص استثمارية واعدة"



د. جمال محمد باوزير

مقدمة:

يعدُّ الجنوب دولة بحرية في المقام الأول، حيث شكلت المنطقة البحرية والساحلية فيه بموقعه الجيواستراتيجي ملتقى للحضارات والطرق البحرية بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، حيث يعدّ نقطة عبور رئيسة لحركة التجارة، وقد مثلت فيها موانئها الأساس في نموها وازدهارها وتعزيز اقتصادها عبر التاريخ، ونشأت العديد من المدن حول هذه الموانئ، ومكنت سكانها من اكتساب خبرات ومهارات كبيرة ارتبطت بمختلف المهن البحرية.

ويصل طول الساحل الجنوبي إلى أكثر من 1400كم، ويمتلك الكثير من المقومات الطبيعية والحيوية التي يزخر بها، حيث يتميز بوفرة في الموارد البحرية الحية من الأسماك وغيرها، واختلاف بيئاتها الساحلية من شواطئ رملية وصخرية، والعديد من الجزر البحرية، بالإضافة إلى تراث بحري عريق.

ويأتي توظيف المقومات الطبيعية والبيئية الذي يزخر بها الجنوب كرافد تنموي مستدام وواعد في تعزيز فرص الاستثمار بالعديد من القطاعات ذات الصلة بالاقتصاد الأزرق، منها على سبيل المثال تربية الأحياء المائية، والصناعات البحرية والسياحة البيئية وغيرها، وهي في مجملها تسهم بشكل كبير في خلق فرص عمل، وتعزيز الأمن



الغذائي، وتوفير مصادر دخل للاقتصاد الوطني، وتسخيرها للدفع بعجلة النمو الاقتصادي المستدام، من خلال الاستفادة من هذه المقومات، مع ضرورة تطوير المعارف في الجانب التكنولوجي، للنهوض بالقطاعات البحرية التقليدية وأنشطة الموانئ والصناعة والصيد البحري، التي لم تستغل بطاقتها الكاملة، مما يتعين تطويرها واستغلالها الاستغلال الأمثل.

وبذلك يمكن أن تصبح المنطقة الساحلية والبحرية للجنوب بمواردها الطبيعية مجالًا جديدًا يوسع من نطاق الإمكانات والفرص الاستثمارية فيه.

الاقتصاد الأزرق:

يسعى مفهوم الاقتصاد الأزرق إلى تعزيز النمو الاقتصادي في الاستخدام المستدام للموارد البحرية والساحلية وتحسين سبل المعيشة وتوفير الوظائف مع ضمان الحفاظ على صحة النظام البيئي البحري والساحلي واستدامته.

وللاقتصاد الأزرق مكونات متنوعة، بما في ذلك الأنشطة البحرية التقليدية مثل مصايد الأسماك، السياحة، والنقل البحري، ولكن أيضًا الأنشطة الجديدة والناشئة، مثل الطاقة المتجددة البحرية، وتربية الأحياء المائية، والأنشطة الاستخراجية وغيرها.

ولذلك من الأهمية بمكان تعزيز المعرفة من خلال قاعدة البينات للموارد المتاحة وكيفية استغلالها وإدارتها بما يحقق نتائج اقتصادية وضمان استدامتها. فالإدارة الجيدة للموارد البحرية والاستخدام المستدام والاعتماد عليها في التنمية المستدامة يعني القضاء على الفقر وتحقيق الاكتفاء الذاتي من الغذاء، والحفاظ على الموارد البحرية.

ويتعين على دولة الجنوب أن تكون في ريادة الدول التي تعتمد على الاقتصاد الأزرق، لكونها تحتل موقعًا جغرافيًّا استراتيجيًّا متميزًا على خليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي، وتقع على أحد أهم الممرات الملاحية العالمية، بالإضافة إلى امتلاكها العديد من الموانئ البحرية المتخصصة، كل ذلك يؤهلها للإسهام بشكل كبير لفتح مجالات جديدة توسِّع من نطاق الفرص الاستثمارية في قطاع الاقتصاد الأزرق.

ولا يتأتى الاستثمار في الاقتصاد الأزرق في الجنوب إلا من خلال تخطيط الحيز البحري على امتداد المنطقة الساحلية من استخدامات للشواطئ والمساحات البحرية في الاستثمارات التجارية والخدمية، وفق نموذج جديد ومبتكر، وتحديد المساحات المناسبة للاستخدامات الحالية والمستقبلية، وخلق تكامل في الفرص بين أصحاب المصلحة، والعمل على استدامة الموارد البحرية والساحلية وحمايتها.

والفرص المتاحة للاستثمار في الاقتصاد الأزرق كثيرة في الجنوب، ولذلك يتوجب إدماج قطاعات جديدة ذات إمكانات عالية، تتوافر مقوماتها للاستثمار من خلال الأنشطة المرتبطة بالبحر والخدمات المتصلة بها، وهذه في مجملها تسهم بشكل كبير في خلق فرص عمل، وتعزيز الأمن الغذائي، وتوفير مصادر دخل للاقتصاد المحلي، والإسهام في دعم الاستدامة الاقتصادية من خلال مشاريع كالاستزراع السمكي، التنقيب عن المعادن والاستثمار في الابتكارات التي تدعم الاقتصاد الأزرق في السياحة البيئية البحرية، وتربية الأحياء المائية، والشحن والنقل البحري. فالمنطقة الساحلية والبحرية للجنوب توفر مجالات جديدة توسع من نطاق الاستثمارات، وتفتح آفاقًا واعدة ومستدامة من خلال رؤية تأخذ بالاعتبار المنظومة البيئية، بحيث تضمن الحفاظ على البيئة وتنوع مواردها.

الاستثمار في القطاع السمكي:

تعدّ المياه البحرية والساحلية للجنوب واحدة من المناطق التي تتميز بثروة بحرية إحيائية متنوعة وكبيرة، وإحدى أهم مصائد الأسماك في الإقليم. ويعد نشاط الاصطياد التقليدي مهنة أساسية في مجتمعاتها الساحلية، ويوفر فرص عمل ومصدر رزق رئيس لسكانها.

ويمتلك الجنوب الكثير من مقومات الاستثمار في القطاع السمكي، حيث تتركز على امتداد الشريط الساحلي بنى تحتية وتسهيلات عديدة، ولكن طالها الإهمال خلال العقود الماضية وأصبحت بحاجة إلى الاستثمار في إعادة تأهيلها من خلال القطاع الخاص والعام كقطاع مشترك، لخدمة نشاط الاصطياد والتسويق، وما زالت



الفرص متاحة لإقامة الصناعات السمكية في مجالات التعليب، التجميد، التغليف، الزيت، والطحن. مما يعني تشجيع القطاع الخاص للتوسع في إنشاء شركات عاملة في مجال الأسماك والأحياء البحرية الأخرى.

ومجالات التوسع تشمل توفير الخدمات اللوجستية الضرورية لأنشطة الاصطياد مثل توفير وسائل النقل (الحاويات المبردة)؛ لنقل الأسماك المختلفة من مراكز الإنزال (الجملة) إلى مناطق الاستهلاك والتصنيع ومنافذ التصدير.

كما أن إنشاء مصانع إنتاج الثلج في مواقع مراكز إنزال الأسماك ومعامل التحضير، تسهم في مجموعة الخدمات اللوجستية المطلوبة، وهي لا تحتاج إلى رأس مال كبير لإنشائها، ولها عوائد مادية كبيرة، لاسيما وأنها ستعمل باستمرار في مناطق تتسم بظروف مناخية حارة، على أن تكون بالقرب من مصادر مياه نظيفة.

وبالرغم من أن المصائد الطبيعية في المياه الجنوبية غنية بالثروة السمكية، وتتميز بأنواع كثيرة من الأحياء البحرية ذات القيمة التجارية العالية كالشروخ الصخري، شروخ الأعماق، الحبار والجمبري، وغيرها من الأسماك التجارية الأخرى، إلا أن ما لحق بها من استغلال جائر في مناطق الصيد خلال العقود الماضية نتيجة الاستثمار غير الرشيد في مجال الصيد التجاري وزيادة جهد الصيد، قد أدى إلى تناقص إنتاج هذه المصائد. ولكن عند وجود إدارة مناسبة وحريصة تعتمد على الأسس والدراسات العلمية ستسهم في استعادة عافية هذا المورد الحيوي وإعادة المخزونات السمكية إلى جهد الصيد المستدام.

الاستزراع المائي:

في حين يتذبذب إنتاج المصايد في العالم، فإن إنتاج الاستزراع السمكي في تزايد مستمر، ويمثل أعلى معدل نمو على مستوى العالم بالنسبة لنظم إنتاج الغذاء، وأصبح يسهم بحوالي 80 مليون طن في التجارة الدولية، ومصدر رئيس لجلب العملة الصعبة. ومن هنا تبرز أهمية الاستزراع السمكي من حيث تعويض الأنواع التجارية وزيادة

إنتاجيتها، لاسيما الأنواع ذات القيمة الاقتصادية. ومن المتوقع بحلول عام 2030م أن يكون ثلثا الأسماك المخصصة للاستهلاك الغذائي مستزرعة ومعظمها في البحر.

ويعدُّ تربية واستزراع الأسماك والأحياء البحرية الأخرى إحدى الفرص الاستثمارية في القطاع السمكي في الجنوب، وإسهامه في توفير الغذاء وفرص العمل، من خلال إنشاء مزارع تربية الأسماك والأحياء البحرية للأنواع ذات القيمة الاقتصادية. لاسيما وأن الساحل الجنوبي يتميز بامتداد سواحله الرملية وخلجانه البحرية التي تتمتع بمقومات موقعية ومناخية مناسبة لإقامة مثل هذه المشاريع، مما يتطلب تشجيع رؤوس الأموال الجنوبية والأجنبية للاستثمار في هذا النشاط الاقتصادي الحيوي المهم، لاسيما مع انخفاض معدلات إنتاج الأسماك في المصائد البحرية الطبيعية.

وكان لمركز تربية الأحياء المائية التابع لهيئة أبحاث علوم البحار سابقة في إجراء العديد من التجارب على الأحياء البحرية ذات الأهمية الاقتصادية مثل الجمبري وبعض أنواع الأسماك، وقد حققت هذه التجارب نتائج مشجعة.

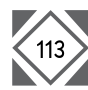
وهناك تجربة أخرى سابقة ووحيدة للقطاع الخاص، ولم يكتب لها الاستمرارية لظروف ذاتية، تمثلت في شركة المرجان في الشحر بمحافظة حضرموت، حيث عملت على تربية الجمبري، وتربية الطحالب البحرية ذات القيمة الاقتصادية التي تدخل في تراكيب بعض العقاقير الطبية، وصناعة الأعلاف الحيوانية.

الاستزراع السمكي:

هو تربية الأسماك والأحياء البحرية في بيئة مائية محصورة يمكن التحكم بها، وتشمل هذه الكائنات:الأسماك، القشريات، الرخويات، والنباتات البحرية.

ويمكن أن تساعد مشاريع الاستزراع السمكي في زيادة فرص العمل، وكذلك الإسهام في الأمن الغذائي، وتلبية احتياجات السوق المحلية والخارجية من الأحياء البحرية.

ويتمثل الاستزراع السمكي في أكثر من صورة، منها الاستزراع في الأحواض الطبيعية في البحر المفتوح، التي تتميز بتكاليفها المالية غير الباهظة، وهي تحتاج إلى إجراء



دراسات علمية من حيث مواقع إقامتها، وهذه لا تحتاج إلى إنشاء مختبرات لإنتاج الأحياء المستزرعة، أو توفير وسائل ومعدات تهوية، لكونها مرتبطة مباشرة بالبحر.

كما أن الاستزراع السمكي يمكن أن يتم من خلال بناء شبكة من الأحواض الترابية تبنى في مساحات أرضية مفتوحة مجاورة للساحل، وتقع تحت مستوى سطح البحر، وتشيَّد بتكاليف أقل من خلال إنشاء أحواض ترابية تتغذى بمياه البحر، وتتجدد هذه المياه بالاعتماد على ظاهرة المد والجزر. أو إقامة شبكة من الأحواض الصناعية مع توفير محطة ضخ المياه، ومختبرات لإنتاج الأحياء المستزرعة، ووسائل ومعدات تهوية، وهذه تعدّ الأعلى تكلفة.

وهناك العديد من المواقع المؤهلة للاستزراع السمكي تمت عليها دراسات أولية من قبل مركز أبحاث علوم البحار على طول الشريط الساحلي الجنوبي كأحواض طبيعية ومواقع متاحة لإقامة مزارع سمكية، ومنها في المناطق: خور عميرة، بين فقم وعمران، ميفع حجر، الشحر، المصينعة، قشن، وغيرها. مع أهمية مراعاة إجراء الدراسات التخصصية للمواقع، لاسيما دراسات تقييم الأثر البيئي.

المتاحف البحرية:

يعدّ البحر جزءًا مهمًّا من حياة السكان في الجنوب، واقترنت أنشطتهم بالبحر بشكل كبير، ومكنتهم من اكتساب خبرات ومهارات ارتبطت بمختلف المهن البحرية المعروفة.

والمتاحف البحرية تعمل على حفظ التراث البحري الذي تميز به الجنوبيين عبر التاريخ والذي كاد أن يندثر. فمن خلاله يتم التعرف على الموانئ التاريخية، وتاريخ الملاحة في المحيط الهندي، ومعدات الصيد التقليدي، وصناعة السفن الشراعية التي اشتهرت في حقبة ما قبل ظهور السفن الحديدية، والربابنة الجنوبيين الذين ذاع صيتهم في الآفاق، حيث كان أبناء الساحل الجنوبي من المهرة المشهورين الذين عملوا في صناعة السواعي والسفن الخشبية، وأبحروا فيها في مياه المحيط الهندي.

والمتاحف البحرية تقدم مادة ترفيهية وتثقيفية للزوار، في إطار مجمع متكامل للحياة البحرية من مطاعم للأكلات البحرية، والوجبات الخفيفة، والمتاجر التي توفر

الملبوسات والمطبوعات والهدايا التذكارية ذات الصلة بالبحر، مع وجود مساحات للألعاب الشيقة الخاصة بالأطفال. كل هذه في مجملها تدر مداخيل مالية كبيرة، إضافة إلى إسهامها في حفظ وتوثيق الدور الريادي التاريخي في الملاحة البحرية وصناعة السفن الشراعية في الجنوب.

متاحف الأحياء البحرية (الاكواريوم):

تعدُّ متاحف الأحياء البحرية (الاكواريوم) جزءًا مكملًا ورئيسًا للمتاحف البحرية، ومن عوامل الجذب السياحي التي تعمل على إظهار غنى البيئة البحرية في الجنوب. إن الاستثمار في ها المجال يتطلب تجهيز بنى تحتية مرتكزة على أحواض زجاجية وأخرى مفتوحة، تحوي العديد من أنواع الأحياء البحرية التي تزخر بها مياهنا البحرية كالأسماك، والسلاحف البحرية، وخيار البحر، وغيرها من الكائنات البحرية، وكذا تعدد بيئاتها من شعاب مرجانية، ونباتات المنجروف، وبيئات المنطقة المدية، مما يمكن الزوار من التعرف على سلوك الكائنات البحرية في بيئاتها المختلفة عن قرب، وما تختزنه البيئة البحرية في الجنوب من ثراء حيوي كبير، وأهمية الحفاظ على هذه البيئة سليمة ومعافاة. وهذا من شأنه أن يخلق تنوعًا في الأنشطة السياحية.

السياحة البيئية والترفيهية:

أصبحت السياحة هي الأسرع نموًّا وأكبر الأعمال التجارية العالمية، ووفق المجلس العالمي للسفر والسياحة فقد أسهم السفر والسياحة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي للمرة السادسة على التوالي عام 2015 وارتفع إلى أكثر من 7 مليار دولار. وقد تم تحديد السياحة الساحلية والبحرية كقطاع واحد يتمتع بإمكانات عالية لاستدامة الوظائف والنمو في استراتيجية الاقتصاد الأزرق، وأصبحت عنصرًا مهمًّا في الاقتصاد الأزرق المتنامي والمستدام. وقدرت دراسة أجريت عام 2010 أن السياحة البيئية البحرية تسهم بما يزيد عن 50 مليار دولار أمريكي سنويًّا، ويعمل بها أكثر من مليون شخص.



والسياحة الساحلية تتنوع في أنشطتها الترفيهية، فهناك السباحة وحمامات الشمس، والمشي على الساحل، ومشاهدة الحياة البرية، بينما السياحة البحرية تغطي المياه مثل أنشطة الرياضات البحرية، الغوص والرحلات البحرية.

والشواطئ البحرية الجنوبية تتميز بتنوع تراكيبها الجغرافية، وتشكل شواطئها الرملية على امتداد الشريط الساحلي مواقع استجمام ومياه صافية جاذبة للنشاط السياحي؛ كونها تقع في خلجان بحرية محمية، إلى جانب تنوع كبير في الكائنات البحرية ولاسيما الشعاب المرجانية التي تحيط بالجزر البحرية والرؤوس الجبلية المترامية، وهذا يسهم في تأسيس استثمارات في سياحة الغوص البيئي والصيد الترفيهي.

وتمثل بيئة الشعاب المرجانية موردًا اقتصاديًّا سريع النمو؛ كونها تجذب السياح في كثير من دول العالم. حيث تدر صناعة سياحة الشعاب المرجانية على مستوى العالم أكثر من 35 مليار دولار أمريكي سنويًّا.

أجريت دراسات سابقة على الساحل الجنوبي تؤكد غناه بمواقع الشعاب المرجانية لاسيما حول الرؤوس البحرية المترامية وكذا الجزر، وتعكس هذه المواقع تنوعًا كبيرًا في أنواع المرجان، ووفرة الكائنات البحرية في هذه البيئة التي تعيش وتعتمد عليها في حياتها، منها بشكل رئيسي أسماك الشعاب المرجانية ذات الألوان الزاهية.

ومواقع الشعاب المرجانية على الساحل الجنوبي ما زالت بكر في الكثير من المواقع، من حيث عدم استغلالها في سياحة الغوص البيئي. ويمكن توجيه الاستثمار الوطني في الاستفادة من هذا المورد الحيوي من خلال إنشاء مراكز غوص وتوجيهها في أنشطة بحرية مستدامة مثل الغوص البيئي، والغطس السطحي، وركوب القوارب ذات القاع الزجاجي للاستمتاع برؤية الأسماك الملونة والشعاب المرجانية، مع التأكيد على أهمية حماية هذا المورد من الضرر والتدمير.

كما أن وجود المحميات البحرية والساحلية وحمايتها ينشط قطاع السياحة البيئية التي تستفيد من جمال الطبيعة وتنوعها الحيوي وتراثها الطبيعي التي تمتاز بغناها المنطقة الساحلية، لاسيما مشاهدة الطيور المائية، وتعشيش السلاحف البحرية في

هذه المحميات، مع أهمية التوسع في إنشاء المحميات الطبيعية، وهذا بدوره يسهم في تحسين ظروف حياة المجتمعات المحلية المجاورة وتطويرها، وزيادة تمويل أنشطة المحافظة على الطبيعة. كما أن الإرث الثقافي والتاريخي الذي يمتاز به الجنوب يسهم في تطوير الاستثمارات في صناعة السياحة الثقافية والتاريخية والجيولوجية، وتشجيع السياحة الداخلية والترويج لها.

وتنشيط القطاع السياحي يحتاج إلى العديد من الإجراءات لتعزيز السياحة بعموميتها من سياحة بيئية وتاريخية وغيرها، ومنها توفير الخدمات المستدامة، ففي الغالب تعتمد جاذبية السياحة على عناصر عديدة منها جودة الخدمات وتوافرها، وهذا يتطلب الحاجة إلى ضخ استثمارات في هذا الجانب.

النقل البحري:

مما لاشك فيه أن النقل البحري أحد أوجه فرص الاستثمار التي لم تستغل بصورتها الكاملة، إلا من خلال نشاط الموانئ التجارية وموانئ تصدير النفط.

ويعدُّ النقل السياحي في وقتنا الحالي أحد الركائز الأساسية لتطوير الصناعة السياحية بكل مكوناتها، ذلك أن تطوير وتنوع وسائط وأنماط التنقل يغير من طبيعة تنقلات ورحلات السياح، بحيث لا يمكن الحديث عن تطوير قطاع السياحة بدون وجود نظام نقل فعال.

وتتعدد وسائل النقل البحري بحكم النطاق الكبير الذي يمكن استغلاله من النقل الخاص بنقل الركاب إلى المناطق البحرية المختلفة، من خلال توفير وسائط النقل البحري الملائمة والمريحة للمواطنين، وتعزيز النشاط السياحي والتجاري من خلال نقل الأفراد والمركبات وربط المناطق الساحلية والجزر البحرية ببعضها.

وتنظيم الرحلات البحرية بين الموانئ على امتداد الشريط الساحلي للجنوب تعدُّ إحدى الفرص الاستثمارية في النقل البحري، من خلال وسائل النقل الخاصة بالركاب، ومنها العبَّارات المعدة لهذا الغرض، بهدف نقل الركاب لغرض التنزه البحري أو الانتقال إلى المناطق والجزر البحرية. فالعبَّارات السريعة تعزز منظومة النقل البحري،



وتقدم تسهيلات لوجستية متنوعة، وهي تلبي الحاجة للسياحة الداخلية وفق المعايير الدولية، مما سيسهم في تطوير قطاع النقل البحري والإبحار الآمن للمسافرين.

ويولد هذا النشاط الاستثماري عائدات مالية، ويوفر فرصًا وظيفية جديدة، وهذا يقابله توفير موانئ بحرية مجهزة وقادرة على تقديم الخدمات المتنوعة والمميزة وبكفاءة عالية. وهذا بدوره يسهم في تطوير الصناعة السياحية وازدهارها من خلال توافر طرق مواصلات متنوعة وتوافر الفنادق والمجمعات السياحية والخدمات السياحية الأخرى.

وتعدّ العبَّارة دريم سقطرى التي تم تشغيلها مؤخرًا أولى بواكير الاستثمار في النقل البحري السياحي بين جزيرة سقطرى وموانئ الساحل الجنوبي.

صناعة الملح البحري:

تشكل صناعة الملح البحري أقدم الصناعات البحرية التي عرفها الجنوب في عدن في العام 1886، وهي ثروة لا تنضب، وتمثل إحدى صور الاستثمار في الاقتصاد الأزرق ومن وقت مبكر. إلا أن الإنتاجية الحالية تعدّ محدودة مقارنة بإمكانيات إنتاجية أكبر، فهذه الصناعة يمكن إقامتها وتوسعها في مناطق ساحلية أخرى، وخلق انتعاش اقتصادي لهذا المورد، نظرًا لانتشار الأراضي الساحلية، وتوافر الظروف المناخية الملائمة على السواحل طوال العام التي تساعد في إقامة هذه الصناعة، لاسيما في ظل وجود مواقع جرى إهمالها في العقود الماضية تمثل مصادر لإنتاج الملح.

وتوفر صناعة إنتاج الملح البحري في الوقت الحاضر مع تطور التكنولوجيا فرصًا استثمارية كبيرة، وذلك من خلال استغلال منتوج الملح الصافي في منتجات صناعية أخرى مرتبطة بصناعة الملح كمادة خام، منها الصودا الكاوية، وكربونات الصوديوم، كما أنها تدخل في صناعة المنظفات والصابون، والزجاج وكبريتات البوتاسيوم وصناعة الأسمدة وغيرها، مما يعني إمكانية إقامة مجمعات كيماوية متكاملة توسع من قاعدة فرص الاستثمار في هذه الصناعة.

الاستثمار في الخامات المعدنية:

على الرغم من استكشاف مصادر الطاقة (الموارد البحرية غير الحية) من النفط والغاز قبالة السواحل في العديد من الدول حول العالم، إلا أن تكلفة استخراجها تفوق مردودها الاقتصادي عندما يتم استكشافها بكميات محدودة، إلى جانب ما يتعلق بها من إدارة المخاطر التي ترافق هذه الأنشطة.

ويعدُّ الاستثمار في مجال استخراج الخامات المعدنية في الجنوب مجالًا ملائمًا لرؤوس الأموال الوطنية في مشاريع استغلال الخامات المعدنية في التصنيع، منها استخراج خام الرمال المعدنية الثقيلة (الرمال السوداء) التي تعدّ من الفرص الاستثمارية الكبيرة في مجال التعدين على امتداد الشريط الساحلي الجنوبي، التي تمتاز بوفرة خام الرمال السوداء المحتوية على معادن مستخلصة ذات قيمة اقتصادية عالية مثل الالمينيت، الزركون، الايبيدوت، الكلاينوبيروكسين، الليكوكسين، التورمالين، الاسفين، المونازيت، وغيرها.

وقد تمت دراسات سابقة على الساحل الجنوبي من قبل شركة هنتنج للجيولوجيا والجيوفيزياء المحدودة البريطانية في عام 1976م - 1977 تؤكد وجود هذه المعادن، إضافة إلى دراسات أخرى حديثة، وأصبحت الرمال السوداء تستخرج وتستغل استثماريًّا من قبل الشركات الأجنبية، وتصدَّر للخارج لتستعمل في العديد من الصناعات المهمة، مثل صناعة هياكل الطائرات، صناعة المحركات، الأصباغ، صناعة الأدوات الكهربائية، الأدوات الصحية وغيرها. والأحرى أن تستخرج وتستغل هذه المعادن محليًّا من خلال رؤوس الأموال الوطنية، وإقامة مصنع لإنتاج المعادن الاقتصادية من هذه الرمال، وتطوير مشاريعها في توطين هذه الصناعات مستقبلًا.



المراجع:

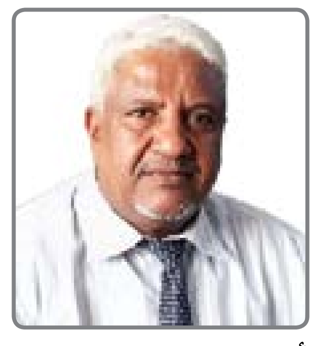
- البهيشي، احمد عبدالله.2019. دور الاستزراع المائي في تعزيز قطاع الثرة السمكية. من وثائق الورشة العلمية الأولى للقطاع السمكي. الدائرة الاقتصادية، الأمانة العامة للمجلس الانتقالي الجنوبي.
- باوزير، جمال محمد.2006. الدراسة الأولية لمواقع الشعاب المرجانية في الساحل اليمني في البحر الأحمر وخليج عدن. وزارة الثروة السمكية.
- باوزير، جمال محمد. 1999.مشروع إنشاء متحف عدن البحري. من وثائق الندوة العلمية الأولى حول عدن ثغر اليمن الماضي – الحاضر – المستقبل، الجزء الثاني. دار جامعة عدن للطباعة والنشر.
- باوزير، شيخ عوض، الجهري، محسن عبدالله، وبن شحنة، سعيد عمر. 1999. صناعة الملح البحري في عدن. من وثائق الندوة العلمية الأولى حول عدن ثغر اليمن الماضي – الحاضر – المستقبل، الجزء الثاني. دار جامعة عدن للطباعة والنشر.
- تولميت، عبدالرزاق 2018. دور النقل السياحي وأهمية التخطيط في تطوير الصناعة السياحية. مجلة المعيار المجلد التاسع العدد الثاني. تصدر ن جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، الجزائر.
- خنبش، مبروك سعيد. الاتجاهات الرئيسية لاستلال الثروة السمكية. من وثائق الورشة العلمية الأولى للقطاع السمكي. الدائرة الاقتصادية، الأمانة العامة للمجلس الانتقالي الجنوبي.
- عادل، محمد.2016. الرمال السوداء في مصر. مشروع أُعد لنيل درجة البكالوريوس في العلوم، قسم الجيولوجيا، كلية العلوم، جامعة بنها.
- المشطي، طاهر ناصر (2020). دور الحضارم في صناعة السفن الخشبية بميناء عدن، والموانئ الجنوبية، والملاحة عليها. مجلة حضرموت الثقافية. السنة الخامسة العدد 17. مركز حضرموت للدراسات التاريخية والتوثيق والنشر.
- مركز أبحاث علوم البحار والموارد البحرية. 1998. الأحواض الطبيعية والمواقع المتاحة لإقامة مزارع سمكية في ساحل الجمهورية اليمنية. وزارة الثروة السمكية.
- صحيفة الأيام. ترتيبات تدشين باخرة سقطرى دريم.

https: / /www.alayyam.info /news /8R2AL7AU–YXIUTJ–E49F2021 /9 /24



- Spalding, M.2017.et, al. Mapping the global value and distribution of coral reef tourism, Marine Policy, vol. 82, pp. 104 – 113.
- World Bank and United Nations Department of Economic and Social Affairs. 2017. The Potential of the Blue Economy: Increasing Long – term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries. World Bank, Washington DC.
- The Ocean Finance Handbook Increasing finance for a healthy ocean. 2020. https://www3.weforum.org/docs/WEF_FOA_The_Ocean_Finance_Handbook.

عدن
جسر مستقبل طريق الحرير
رؤية مستقبلية لمشروع اقتصادي



أ.د. محمد بن هاوي باوزير

عدن منطقة موغلة في القدم، ورد ذكرها في الكثير من المصادر التاريخية القديمة، في التوراة والمصادر النقشية والكلاسيكية وغيرها، عُرفت عند اليونان والرومان باسم يودايمون (Arabia Eudaemon) أي بلاد العرب السعيدة، كما يسميها الرومان (Romaniun Emporium) أمبريوم أي المخزن الروماني، وفي نظرهم هي مدينة وميناء مهم في الماضي، عندما كان السفر والاتِّجار بين الشرق والغرب ولاسيما من الهند إلى مصر أمرًا صعب التحقيق، وهكذا نجد عدن من الموانئ المهمة في جنوب الجزيرة العربية، على ساحلها العربي الجنوبي، وهو أول ميناء على طريق السفن القادمة من البحر الأحمر بعد عبورها مضيق باب المندب. ويمتاز بمرفأ جيد، ويفضل أرباب السفن التجارية الرسو فيه. وأزدهر ميناء عدن منذ القرن الثاني ق. م حتى أصبح يضاهي الإسكندرية. وقد جاء على هذا الميناء حينٌ من الدهر (لمدّة وجيزة) فقد فيه أهميته، ورغم ذلك عاد للميناء نشاطه التجاري في القرن الرابع الميلادي، وظل مزدهرًا حتى ستينيات القرن العشرين.

ومما لاشك فيه أن عدن وميناءها كانت ملتقى طرق التجارة العالمية، وعدن مثلها مثل بعض مناطق الجزيرة العربية تقع ضمن نطاق طريق الحرير، الطريق التجاري البحري والبري في الماضي البعيد، الذي ينطلق من مدينة (قَشْغر) بوابة طريق الحرير من الصين إلى العالم، بل ستظل عدن وميناؤها على طريق الحرير الجديد الذي سيربط

الصين بأوروبا والعالم أجمع. وهذا هو موضوع بحثنا الذي سنناقش فيه أهمية موقع كمدينة تجارية وميناء حيوي، ومحطة مهمة بين الشرق والغرب منذ عصور موغلة في القدم، والأسباب والسبل التي تستعيد بها عدن مجدها مستقبلًا من أجل أن تعود لذلك المجد التاريخي، وأن تكون همزة الوصل الحضارية بين الشرق والغرب، وأن تصبح وما جاورها من المرافئ إحدى جسور طريق الحرير الحضاري الجديد.

وتهدف هذه الورقة إلى دراسة طريق الحرير القديم وتتبع مساره، وهل تقع عدن والمرافئ المجاورة لها في نطاق ذلك الطريق، كما تهدف الورقة إلى تتبع الجهود الدولية والأجنبية والعربية لأحياء هذا الطريق، أما منهج الدراسة فهو الأسلوب الوصفي التاريخي التحليلي. وعلى هذا الأساس تم تقسيم البحث إلى ثلاثة محاور وخلاصة وتوصيات، وملاحق البحث ومصادرة ومراجعة. وسنتناول في المحور الأول أهمية ميناء عدن بالنسبة للتجارة العالمية قديمًا وحديثًا، والمحور الثاني يتناول لمحة جغرافية تاريخية عن طريق الحرير القديم، وفي المحور الثالث الجهود الدولية والعربية للتعريف بدور طريق الحرير وأهميته وضرورة إحيائه. أما المحور الرابع فهو: عدن جسر طريق الحرير للتبادل التجاري والتواصل الثقافي (رؤية مستقبلية).

أولًا - عدن.. المدينة والميناء

تُعدُّ مدينة عدن من المدن العربية المهمة عبر العصور، فهي تقع في الركن الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة العربية، وتربط بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، ولعلها بهذا الموقع تُعدُّ من أهم الموانئ اليمنية؛ لأنها تتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، مما أعطاها أهمية استراتيجية عظيمة، جعلها مركزًا تجاريًّا مهمًّا يربط بين الشرق والغرب. لذلك يصح أن نقول إن طبيعة عدن وموقع الجغرافي المتميز قد هيأها لتكون مدينة تجارية تنمو وتزدهر باطّراد، وليس أدل على ذلك من أن تاريخ نشوء المدينة وأصل تسميتها لازال غير معروف حتى الآن، لأنها تواجدت لتبقى منذ حقبة موغلة في القِدم. ولقد ورد ذكرها في أقدم المصادر التاريخية والجغرافية القديمة،

وحيث لازالت هذه – المدينة الميناء – تستمد أهميتها حتى اليوم من موقعها المتميز على الساحل الجنوبي[1].

وقد ورد اسم عدن بوصفها ميناءً أو مركزًا تجاريًّا، ومعها الميناء الرئيس لمملكة حضرموت القديمة (كنة) أي قنا – بير علي حاليًّا، وورد: "تجار سبأ ورعمة هم تجارك، بأفخر أنواع الطيب وبكل حجر كريم والذهب أقاموا أسواقك. حُرَان وكنَة وعدن تجَار شبأ وآشور وكلمد تجارك. هولاء تجارك بنفائس، بأردية اسمانجونية ومطرزة وأصوافة مبرم معكومة بالحبال مصنوعة من الأرز بين بضائعك"[2].

وإذا كان صحيحًا ذكر اسم عدن في حزقيال، فهذا يعني أنه أقدم ذكر لاسم المدينة دون إعطاء أي تعليل أو تفسير للاسم، بل صحة ذلك الخبر يضع مدينة عدن في مصاف حواضر العالم القديمة، كميناء تجاري بلغ أهمية معينة قبل أكثر من (2500 عام) على الأقل[3].

أيضًا يذكر ميناء عدن في المصادر الكلاسيكية بوصفه مركزًا قديمًا لتبادل السلع الإفريقية، والهندية، والمصرية، وسلع بلاد العرب، إذ تنطلق السفن من هذه المناطق إلى ميناء عدن، ومنه تعود إلى تلك المناطق[4]، لذلك فعدن بلدة قديمة أدَّت دورًا بارزًا في تاريخ اليمن قديمه، ووسيطه، وحديثه. الأمر الذي جعلها من أكثر المدن اليمنية شهرة[5].

لذلك أطلق عليها الكتاب الكلاسيكيون عدة أوصاف دون ذكر لاسمها، فصاحب الطواف (periplus) يصف موقعًا (المدينة والميناء) شرق باب المندب في خليج

(1) محمد أحمد محمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، ط1، دار الثقافة العربية، الشارقة، ودار جامعة عدن، 2001م، ص 46، 44.

(2) التوراة، سفر حزقيال، إصحاح 27، فقرات 24، 22.

(3) عبد الله محيرز: العقبة، ص21.

(4) كتاب الطواف ... Schoff, w: The Peripuls ... (1912) ch 26, p. 32.

(5) الهمداني: صفة جزيرة العرب، ط1، صنعاء، 1995م، ص94. وبامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ط2، بيروت 1986م، ص17.



عدن صالحًا كميناء، ومرسى للسفن، تتوافر فيه المياه العذبة، وينعزل عن البر، فهو أما جزيرة أو شبه جزيرة:

"Beyond Ocelis, the sea widning again to ward the east and soon giving a view of the open ocean, after about (1200) stadia there is (Eudaemon Arabia)، ......".

"وبعد أو كليس (الشيخ سعيد)، ينفرج البحر للمتجه نحو الشرق وعلى بعد 1200 إستناديا توجد العربية اليوديمونية..." أي العربية السعيدة[1].

وهذا وصف أقرب انطباقًا على عدن من عدة مواقع في الساحل اليمني لخليج عدن، وأطلق عليها ما يطلقه الكتاب الكلاسيكيون على اليمن القديم جميعه (العربية السعيدة)[2]، فهو وصف بالازدهار والرخاء والثراء، ولعله ينطبق على عدن كميناء ومركز تجاري مهم، يلتقي فيه تجّار الشرق والغرب.

ويصفها بطليموس[3] بأنها فرضة لبلاد العرب أو بلاد العرب التجاري (ArabiaEmporion).

وقد كانت مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، ومكانًا تبحر منه السفن إلى الهند والعكس[4].

وعند بليني (أتِن) Athene، وكان بليني غالبًا ما يتحدث عن شمال الجزيرة العربية وجنوبها فضلًا عن الوصف الجغرافي والقوائم العديدة لأسماء الأماكن، ووصفه المطول للنباتات العطرة في بلاد اليمن، كذلك يتحدث عن الملاحة اليونانية والرومانية نحو الهند والتجارة العربية للطيوب من موزع (القريبة من المخا حاليًا)، ولعله بذلك سيكون على علم تام بأسماء الموانئ المطلة على المحيط الهندي والبحر الأحمر،

---

(1) The Periplus – ch 26, p. 31 – 32, 115.

(2) محيرز: مرجع سابق، ص22.

(3) جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط1، بيروت 1971م، ج7، ص 274.

(4) محيرز: مرجع سابق، ص24.



لذلك ربما قصد بـ (أتن) عدن الميناء التجاري[1].

ونُعت هذا الموضع عند الرومان بفرضة الرومان (Romanian Emporion) أي (المركز التجاري الروماني)، وقد كان مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، وذلك بفضل موقعها المتميز على الساحل الجنوبي لليمن، والقريب من باب المندب، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، بل جعلها ذلك عرضة للخطر الدائم، ومطمعًا للغزاة والطامعين، فمثلًا بعد أن ضمنت القوة البحرية الضخمة للرومان السيطرة على البحر الأحمر والبحر العربي، استطاعت احتلال عدن، ففي أيام كلوديوس (41 - 54م) كان هذا الميناء في قبضة الرومان، وكانت به حامية رومانية[2]، ثم وقعت المدينة تحت الاحتلال الحبشي (525 - 575م)، ومن ثم الاحتلال الفارسي (775م)، الذي انتهى بظهور الإسلام ودخول اليمن تحت لوائه.

ويبدو من خلال كل ما تقدم من ذكر لعدن، كعدن حزقيال، بالإضافة إلى ما قيل عن ورود في نقش باليونانية عثر عليه في منطقة (قفط) بصعيد مصر[3]، وكذا ورودها في كتابات الكلاسيكيين؛ أن عدن تكون من أقدم الحواضر والموانئ التجارية في العالم القديم.

أيضًا وردت إشارات عن عدن في نقوش المسند العربي الجنوبي، ويحدثنا الأستاذ عبد الله محيرز عن نقشين مهمين انفردا بإلقاء الضوء على تسمية عدن، اثنان منهما بخط المسند العربي الجنوبي (نقش المعسال 5، والمعسال 6)، وقد نُشرت حول النقش الأول دراسة تُرجع تاريخه إلى القرن الثالث للميلاد تقريبًا، وقد ذكر فيه اسم عدن، أما النقش الثاني فهو باليونانية، عثر عليه في (قفط) المصرية، ويبدو من خلال ذلك أنه كانت توجد علاقات تجارية بين مصر وعدن[4].

---

(1) محيرز: مرجع سابق، ص24. العواضي والأدهم: اليمن في المصادر الكلاسيكية، ط1، صنعاء 2001م، ص 51، 45.

(2) جواد علي: مرجع سابق، ج7 ص277، 274.

(3) محيرز: مرجع سابق، ص24.

(4) محيرز: مرجع سابق، ص 25، 24. ومحمد عبد القادر بافقيه: حوليه ريدان، العدد (6) المعهد الفرنسي للبحوث العلمية (1994م)، ص 58، 57.



بالإضافة إلى نقوش مسندية أخرى ومخربشات وجدت في الأراضي المصرية، كنقش التاجر المعيني (زيد إل زيد) في إقليم منف بأرض مصر[1]، وذلك دليل على التجارة العربية الجنوبية قد وصلت إلى نهر النيل عند قفط، وإلى الإسكندرية ونواحي أخرى، وهذا يؤكد العلاقات التجارية بين العربية الجنوبية ومصر، ووصول شحنات البخور إليها قادمة من مينائي (قنا وعدن)، عبر البحر الأحمر حتى (قفط) على نهر النيل..[2]. ونخلص مما تقدم أن عدن كمدينة وميناء تجاري موجودة من القدم، ولا شك أن النقوش سابقة الذكر دليل على ذلك.

أيضًا الجغرافيون والمؤرخون العرب[3] قد أدلو بدلوهم في ذلك، فعند دراستهم للأقاليم والمدن قد درجوا على تحديد مواقعها، ويلاحظ ذلك من خلال كتابات الهمداني والمقدسي وأبي الفداء وغيرهم، على سبيل المثال لا الحصر. وذلك لما يحمله الموقع الجغرافي من مغزى ودلاله بشرية، قد تعني الحياة أو الموت، الازدهار، الخراب بالنسبة للمدينة[4]. ويقصد بالموقع الجغرافي على العموم الموقع بالنسبة للمناطق المحيطة أو الأجزاء المجاورة[5]، وقد كان الموقع الجغرافي الممتاز للعالم العربي بين القارات الثلاث الكبرى خاصة، وإحاطته بمناطق صالحة للملاحة والمرور من البحار والصحراوات، قد تسبب في قيام علاقات تجارية واسعة بين أجزائه المختلفة من جهة، وبينها وبين الصين والهند وأوروبا وأفريقيا من جهة أخرى[6].

---

(1) نقش التاجر المعيني زيد إل زيد (RES 3427).

(2) سيد رشدي محمد: العرب في مصر قبل الإسلام، ص44، 22. وللمزيد عن العلاقات التجارية مع مصر انظر: محمد بن هاوي باوزير: كراسات في تاريخ حضرموت، ص (2014م)، ص128، 126.

(3) كراتشو فسكى: تاريخ الآدب الجغرافي، (1963م)، ص89، 70.

(4) جمال حمدان: جغرافيا اليمن، عالم الكتب، د. ت، ص 276.

(5) عبد الستار عثمان: المدينة الإسلامية، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والعلوم والآداب، الكويت، 1988م، ص96.

(6) الاصطخري: المسالك والممالك، (1961م)، ص 26.



وكان لموقع عدن على إحدى الطرق التجارية المهمة[1]، أثر بارز في حياتها السياسية، والاجتماعية والتجارية، ونظرة في خارطة طرق التجارة العالمية[2]، تشير إلى أن عدن تكاد أن تكون عقدة تلك الطرق التجارية التي تتجمع عندها ومنها تنطلق، ولقد وصفت اليمن وعدن منها، بأنها:

"... تقع عند نقطة تقاطع المصير الإنساني على الطريق بين الشمال والجنوب وغرب العالم المأهول، وقد تابعت باهتمام على الدوام سير وانتشار كوميديا الصراع الإنساني[3]، وفي اعتقادنا أن الموقع الجغرافي لمدينة عدن قد فرض نفسه، ويصح أن نقول بأن الطبيعة هيأته ليكون مدينة تجارية تنمو وتزدهر باطِّراد، وليس أدل على ذلك من أن تاريخ نشوء مدينة عدن لازال غير معروف حتى الآن، لأنها تواجدت لتبقى منذ حقبة سحيقة، وقد ورد ذكرها في أقدم المصادر التاريخية[4]، وحيث لا زالت هذه المدينة تستمد أهميتها حتى اليوم من موقعها المتميز على الساحل الجنوبي لليمن"[5].

ولقد تم استغلال هذا الموقع استغلالًا عبقريًا جعل عدن تزدهر عن غيرها من المدن الواقعة على الساحل نفسه (قنا والشحر)، الأمر الذي جعل الجغرافيين والمؤرخين يطلقون عليها Arabia Eduaemon أو العربية السعيدة، أو Romanian Emporion أي المركز التجاري الروماني[6].

(1) اليعقوبي: البلدان، ص 76. الاصطخري: المسالك..، ص 26. والمقدسي: أحسن التقاسيم (1991م)، ص 95، 85. والخوارزمي: صورة الأرض، (1962)، ص 5.

(2) انظر: خارطة التجارة العالمية في الملاحق.

(3) محمد أحمد: (2001م): مرجع سابق، ص 45.

(4) نذكر منها مثلًا التوراة، سفر حزقيال.

(5) الاصطخري: المسالك والممالك، ص26. والمقدسي: أحسن التقاسيم، ص 85. غوستاف لوبون: حضارة العرب، ط4، (1964م)، ص 56.

(6) سبق أن أشرنا إلى أن الكلاسيكيين أطلقوا على عدن هذه التسميات. انظر: جورج فاضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص 88، 82، 3. وجواد علي: المفصل في تاريخ العرب، ج7 ص273. ومحمد بن هاوي باوزير: عدن في أدبيات صاحب الطواف حول البحر الإرتيري، من كتاب عدن في أدبيات الرحالة.. (2019م)، ص 39، 9.

وهكذا نجد عدن (المدينة الميناء) تتمتع بموقع جغرافي ممتاز وأهمية استراتيجية فريدة، إذ تقع في جنوب غرب شبه الجزيرة العربية عند مدخل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وقد مكنها ذلك الموقع الجغرافي الاستراتيجي أن تكون من البلدان ذات الموانئ المتعددة، ولعل ميناء عدن من أهم الموانئ في اليمن، كيف لا وقد ارتبط تاريخه بطرق المواصلات البحرية الدولية بين الشرق والغرب، فلا عجب أن يعدُّه بعض الباحثين جبل طارق الشرق[1].

إن لميناء عدن علاقة وثيقة بتاريخ جنوب اليمن وبتاريخ اليمن عمومًا؛ فحدود اليمن تمتدُّ من حدود عمان بمحاذاة محافظة المهرة والرَبع الخالي في الشرق إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب في الغرب. ومن جنوب نجد والحجاز في العرَبية السَعودية شمالًا إلى البحر العربي أو ما يعرف بخليج عدن جنوبًا[2]، تلك هي الحدود الطبيعَية لليمن.

لقد تعرضت الزاوية الجنوبية الغربية من شبه الجزيرة العربية لعديد من التحولات السياسية؛ نتيجة لكثرة الاضطرابات التي تطرأ بين الحين والآخر. وكان الميناء مركزًا للسَيطرة على هذه المنطقة كلها، مما جعله موقعًا يحرص الغزاة قديمًا وحديثًا على التحصُّن بتحصيناته الطبيعية، كالجبال والهضاب والمرتفعات والمنخفضات بعد إحكام السَيطرة عليه. فقد كان ملجأ سكان عدن كلَما داهمهم خطر خارجي، فهم لا يتنازلون عنه إلّا إذا أجبرتهم الظروف[3].

ويعدَ ميناء عدن من أهمَ المنافذ المتحكَمة في البحر الأحمر من جهة الجنوب، من ناحية والمنفذ الوحيد لبلاد اليمن على بحر العرب والمحيط الهندي، من ناحية ثانية، فلا غرابة في أن يكون ميناء عدن الميناء الرئيس في شبه الجزيرة العربية[4].

---

(1) Water Field: Sultans of Aden, Jon Muray, London (1968)، p. 52.

(2) خالد سالم باوزير: ميناء عدن، (2001م)، ص 19.

(3) Graham: Greet Britain ... (1967) p. 282.

(4) محمد عبد اللطيف البحراوي: فتح العثمانيين عدن 1538، رسالة ماجستير قدمت لكلية الآداب – جامعة القاهرة (1954م)، ص 10. وخالد باوزير: مرجع سابق، ص 21.



إن لموقع عدن الاستراتيجي أهمية بالغة؛ لأنه يتحكم في مدخل البحر الأحمر. فقد قال الرحالة اللبناني الأمريكي الجنسية أمين الريحاني الذي زار عدن في عشرينيات القرن الحالي متحدثًا عن الإنجليز بعد احتلالهم الميناء إنهم: يوصدونْ الأبواب، أي أنهم يوصدون بوابة البحر الأحمر ويرقبون عن كثب كل السواحل اليمنية الجنوبية بل تمتد مراقبتهم إلى أبعد من ذلك، وفي هذا السياق تحدث الريحاني عن موقع عدن وأهميتها بالنسبة للتجارة العالمية، أي أنها محطة في طريق العالم، وأن للعالم كله مصلحة فيها[1].

ثانيًا - طريق الحرير القديم الجديد

- مصدر اسم طريق الحرير وأهمية مادة الحرير وصناعته:

يعدُّ الحرير من مكتشفات الشعب الصيني قديمًا ومبتكراته الحضارية المفيدة. وقد تزايدت أهمية الحرير التاريخية والاقتصادية والفنية عبر العصور، وغدا من أهم مواضيع التبادل التجاري والتجارة الخارجية العالمية، وأصبحت للحرير مهن فرعية وأسواق خارجية. وتزايد أهمية الحرير وتجارته جعل (طريق القوافل التجارية) التي تنقله من الصين إلى روما يعرف عالميًا باسم (طريق الحرير).

إن أهمية طريق الحرير وأثره في التبادل التجاري والحوار الفكري والتفاعل الحضاري؛ هو ما جعل منظمة اليونسكو تناشد مجتمعات العالم والدول الأعضاء في هيئة الأمم المتحدة للقيام بكل ما من شأنه بحث واستقصاء ومتابعة آثار (طريق الحرير) عبر أقطار عديدة في آسيا وأفريقيا وأوروبا برًا وبحرًا، وذلك في سبيل متابعة أثار طريق الحرير أملًا من منظمة اليونسكو في فتح حوار حضاري جديد يسهم جديًا في تقارب الشعوب والأمم، وتقدم المجتمع الإنساني، وازدهار الاقتصاد وتوثيق العلاقات المختلفة بين الدول. وإذا كان (طريق الحرير) موضوع بحث علمي، ورمز إنجاز حضاري، وعامل اتصال تاريخي حضاري وودي بين عالم الشرق وعالم الغرب

---

(1) وللمزيد عن عدن وأهميتها في كتابات الريحاني انظر: كتابه، ملوك العرب، طبع دار الريحاني، بيروت، ط4، 1960م، ج1 ص397 وما بعدها.



قديمًا؛ فإنه غدا في عصرنا الحاضر موضوع بحث وحوار فكري وتفاعل حضاري بين أقدم الحضارات الإنسانية العلمية التي نشأت وازدهرت في الصين وتركستان وأفغانستان وشبه القارة الهندية وإيران وبلاد ما بين النهرين وبلاد الشام وشبه الجزيرة العربية واليمن السعيد ومصر واليونان وإيطاليا. إلخ. وإذا كان التاريخ يبدو أحيانًا في نظر بعظهم وكأنه فقط تاريخ حروب ومعارك وغزوات وحكام وقواد وملوك وأباطرة. فإن دراسة طريق الحرير تظهر من جديد أهمية دراسة التاريخ الحضاري محليًا وإقليميًا ودوليًا وعالميًا[1].

وبالنسبة لمصدر اسم طريق الحرير فبعد ما قام به الجيولوجي والرحالة الألماني (فرديناند فون رشتهوفن 1909 - 1883) (Ferdinand von richthoffen) عام 1860 برحلاته إلى أقطار الشرق، وعاد إلى أوروبا عام 1872، أطلق على هذا الطريق التجاري المهم - المنطلق من الصين حتى روما - اسم (طريق الحرير)، وذلك بعد ما استنتج أهمية الحرير التاريخية والعلمية والحضارية الاقتصادية المتميزة. واسم (طريق الحرير) في عصرنا الحاضر أصبح شائعًا، ويعدّ موضوع بحث علمي، واهتمام جدي، ويتضمن هذا المصطلح:

1 - طريق الواحات، 2 - طريق مدن القوافل، 3 - طريق الأراضي المقفرة[2].

أما الأساطير المتعلقة باكتشاف طريق الحرير فقد كان لكل اكتشاف أسطورة خيالية أو قصة تاريخية، فإن لاكتشاف الحرير أكثر من قصة طريفة وأسطورة جذابة تدل على أهمية دقة الملاحظة الذكية في تحقيق الاكتشافات المهمة في تاريخ الحضارة الإنسانية. وقد توارثت الأجيال المتعاقبة تلك الأسطورة الطريفة، وذكرها المؤرخون والباحثون. ويمكن تلخيص أسطورة اكتشاف الحرير كما يلي:

في نحو عام 2640 ق.م لاحظت زوجة الإمبراطور (هونج تي) الإمبراطورة (سي

---

(1) بشير زهدي: طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل التجارية، مجلة دراسات تاريخية، العددان (40، 39)، السنة (12)، كانون الأول 1991م، سوريا، (ملف طريق الحرير - طريق الحوار)، ص 119.

(2) بشير زهدي: مرجع سابق، ص 120. منقول عن: تشانغ رونغ فانغ، طريق الحرير، ص 48.



- لينغ - تش[1] (Si – Ling – Chi) أو (لوي - تسي Loui – Tse) بذكائها ودقة ملاحظتها الذكية بأن الشرانق تنحل إلى خيوط دقيقة في الماء الساخن المغلي.. فكانت هذه الملاحظة الذكية بداية اكتشاف خيوط الحرير، وحسن الإفادة منها. وهناك من ينسب إلى هذه الإمبراطورة نفسها فضل تعليم الصينيِّين زراعة أشجار التوت Murier وتربية دود القز على أوراقها.. وذكرت التقاليد الصينية القديمة اسم الحاكم الصيني (فوهشي fuhsi) في نحو 2852ق.م كأول حاكم صيني مستنير علم أبناء شعبة فنون الكتابة والموسيقا والصيد وتربية دود الحرير[2].

وكانت أهمية صناعة الحرير في بلاد الصين قد جعلت من تقاليد كل إمبراطورة حتى سنة الثورة عام 1911 أن تشيد بهذا الإنجاز الحضاري المتميز ومبدعه، وتضحى سنويًا على شرف تلك الإمبراطورة الصينية في المعبد الذي أقيم لها، وأهدي لها في العاصمة بكين. وتشير النصوص القديمة إلى أن بلاد الصين عرفت فن صناعة نسيج خيوط الحرير قبل حوالي 5000 سنة، وقد انتقلت من بلاد الصين أسرار معرفة (الحرير من تربية دود القز) إلى مختلف الأقطار الواقعة في غرب بلاد الصين. وكان الرومان يطلقون على الأقطار الواقعة وراء (نهر الغانج) اسم بلاد الحرير (seres)[3].

- الحرير مادة بذخ وأجمل الهدايا الرسمية الثمينة:

تميز الحرير بلونه الأبيض الجميل الضارب إلى الصفرة، وخصائصه المتميزة (كالنعومة والمتانة وشبه الشفافية الجميلة الجذابة.. إلخ..) مما جعله مادة جميلة حرص الملوك القدماء وكبار الأغنياء من رجال ونساء على شرائها والظهور بها بمظهر

(1) Thomas de Galiana: Dictionnaire des Decouvertes Scientifiaues L 18 Larousse paris 1968, p. 152.

(2) بشير زهدي: مرجع سابق، ص 120.

(3) الاسم سيريس (seres) مشتق من اللفظ الصيني (سو Ssu) أي الحرير الذي نقله الإغريق إلى (سير Ser).. انظر: جوزيف نيدهام، موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، ترجمة محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995م، ص 110.



الغنى والترف والبذخ، والجمال والوقار ولاحترام.. في عصر كان فيه (ثمن الحرير بوزن الذهب)[1].

ومنذ القرن الأول الميلادي استخدم الحرير الصيني الجميل في صناعة (الملابس الحريرية الجميلة Sericae vestes) التي كانت مطلوبة في روما عاصمة الإمبراطورية الرومانية وسيدة العالم القديم، في عصر تميز بتذوق جمال الضخامة والعظمة والإثارة الجمالية. ولم تكن النساء وحدهن الراغبات في التدثر بالملابس الحريرية الجميلة والثمينة والنادرة؛ لأن الأباطرة كبار الأغنياء كانوا أيضًا يرغبون في ذلك للظهور بها بمظهر العظمة والجلال والوقار والاحترام. وإثارة شعور التقدير والإعجاب بهم في نفوس الآخرين. وقد ورد في كتاب (تاريخ أو غست) أن الإمبراطور (أيلا جبال) كان أول من أبدع عادة تدثر أباطرة روما بالملابس الحريرية الصافية، فعدّ بعضهم ذلك بمثابة تصرف غير مناسب للرجال Degradante. وكانت ندرة الحرير وارتفاع ثمنه الباهظ مما يحول دون حياكة الأقمشة من خيوط حريرية صافية فقط. لهذا فالحائكون ينسجون الأقمشة من خيوط كتانية وقطنية مع خيوط حريرية، ولكن بنسب مختلفة. وكثيرًا ما كانوا يضطرون إلى إعادة استخدام خيوط الأقمشة الحريرية الصافية المستوردة من الشرق. ومنذ القرن الثالث الميلادي بدأ التمييز بين نوعين من الملابس الحريرية المختلفة كما يلي:[2]

1 – ملابس قماشها من الحرير الصافي vestments de pure soie أو Holo sericae vestes لم تكن عامة الانتشار، بل كانت خاصة بالأباطرة وكبار الأثرياء قديمًا.

2 – ملابس قماشها من خيوط كتانية وقطنية مع خيوط حريرية بنسب مختلفة vetements de Demi – soie أو subsericae vestas

وبعدما انتشر تذوق الحرير وصار استخدامه تدريجيًا على نطاق واسع، غدا الأشخاص من ذوي بعض الإمكانات المحدودة يتدثرون بملابس من أقمشة من

(1) Pierre Grimal: Lavie ARome dans L, (antiauite P. U. F. P. 159.

(2) بشير زهدي: مرجع سابق، ص 122، 121.



خيوط كتانية وقطنية مع خيوط حريرية بنسب مختلفة. وغدا الحرير من أجمل الهدايا الرسمية الثمينة المقدمة في المناسبات الرسمية. وكان الإمبراطور الروماني يحرص على اغتنام فرص المناسبات والاحتفالات والألعاب؛ ليقوم بتوزيع هدايا من ملابس حريرية على من كان يستحق التكريم والتقدير.

- الطريق وسيلة وصل حضارية بين الشعوب (قافلة طريق الحرير 1991م)

الطريق:

الطريق شرط أساسي من شروط استمرار الحياة، عليها يمضي الفرد جزءًا كبيرًا من حياته، وبوجودها يتقدم الإنسان ويزدهر نشاطه، وفي غيابها نكبة وعزلة قاتلة، وهي وسيلة طيبة للمعرفة والكشف ونقل البضائع والمتاع والأفكار، بواسطتها تمتزج الثقافات، ويتصل الإنسان بالإنسان بالأصقاع القريبة والبعيدة على سطح الأرض. وهي ما زالت في عصر الفضاء، بأشكالها ودرجاتها المختلفة، لم تفقد أهميتها على مر الزمان، قطعها الناس مشيًا وعلى ظهور الحيوانات، ثم مع اختراع الدولاب بوسائط النقل المختلفة، من العربة إلى القطار الحديدي، ثم بالسفينة والسيارة[1].

وقد ازدهرت في تاريخ العالم طرق برية مهمة، كانت تصل بين مناطق النشاط البشري القديمة، أدت إلى نشوء عدد كبير من المراكز العمرانية المستقرة كمحطات لقوافل المسافرين والبضائع في الأماكن التي كانت تتمتع بظروف طبيعية مناسبة يتوافر فيها الأمن. وكانت هذا الطرق تتحاشى الأخطار، وتتجنب مصاعب الطبيعة بوسائل مختلفة، أهمها الانتقال من مكان إلى مكان، إذا لم تكن معظمها مقيدة بمسارات ثابتة على الأرض، إلا في الأمكنة التي لا يمكن التحول عنها، كالخوانق الجبلية ومعابر الأنهار. فهي في هذا المعنى حرة طليقة تسير حيث يسهل السير، وتتوافر لها الحماية

(1) عن الطريق، وأقدم الطرق، وأهميتها، واستخداماتها، وأنواعها، وغير ذلك قديمًا وحديثًا انظر: الموسوعة العربية الميسرة، مجلد 2، ص 1158. وانظر: كتاب المعرفة للناشر تراد كسيم، سويسرا - جنيف، 1971م، ص34 وما بعدها.



والطقس المناسب والماء والغذاء[1].

وأكثر الطرق شهرة في الماضي كانت الطرق ذات الصفة الدولية، أي التي وصلت بين الشعوب وانتقلت عليها، بالإضافة إلى البضائع، الثقافات والأفكار، وعليها سارت قوافل التجار والمكتشفين والباحثين عن المعرفة، والدعاة إلى الدين، قبل أن يستخدمها المحاربون الطامعون في ثروات الآخرين. وبذلك كانت طرق التجارة هي الأكثر مرونة لاستيعاب جميع النشاطات الإنسانية تقريبًا[2].

وقد انفرد من الطرق في التاريخ طريق رئيس وطرق فرعية عبرت آسيا من شرقها إلى غربها ومن غربها إلى شرقها، وأتى ذكرها بأسماء مختلفة منذ ما قبل تاريخ السيد المسيح إلى عصرنا الحاضر. لقد أخذت هذه الطرق أسماءها من غلبة هذا النوع أو ذاك من البضائع التي كانت تنقل عليها بوسائل النقل التقليدية المعروفة، وهي الجمال والخيول والبغال. فهي طرق للشاي والتوابل والذهب والحجار الكريمة، ولاسيما طرق الحرير، وهي من جهة أخرى طرق التواصل الحضاري ونقل المعرفة، وفي الأوقات العصيبة أيام الحرب طرق الجيوش.

ومن هذه الطرقات الأكثر شهرة في العالم القديم قبل الإسلام وبعده تلك التي كانت تنطلق من الجزيرة العربية في الشتاء والصيف إلى البلاد المجاورة وتعود إليها، وتسير عليها قوافل تتجه إلى الجهات الأربع لآسيا وآسيا الصغرى وأفريقيا، في رحلات منظمة دخلت أخبارها في كتب التاريخ، واشتهر منها - غير ما اشتهر من أصناف التجارة - أصناف من المقاصد النبيلة التي دخلت من باب التراث العربي الإسلامي، خدمت الدين والمعرفة والعلم والآدب[3].

---

(1) ساطع محلى: مجلة دراسات تاريخية، العددان (40، 39)، سوريا، 1991م، ص 49. علمًا بأن الأستاذ ساطع محلى كان مشاركًا في بعثة طريق الحرير - طريق الحوار التي نفذتها منظمة اليونسكو إلى آسيا الوسطى عام 1991م.

(2) لمعرفة المزيد عن أشهر الطرق في الماضي (ذات الصفة الدولية) وأثرها على جميع النشاطات الإنسانية.. انظر: جوزيف نيدهام، مرجع سابق، ص 131، 110.

(3) لمعرفة التفاصيل عن رحلات الشتاء والصيف.. طرقها وتجارتها، انظر: باتريشيا كرون: تجارة مكة

أما الطرق البحرية فقد كانت هناك طريق أخرى للمواصلات بين عالم حوض البحر المتوسط وبلاد الشرق الأقصى عن طريق المحيط الهندي. فبعد أن كانت الرحلات البحرية تسير محاذية سواحل هذا المحيط قرونًا عديدة بسفن قليلة الحمولة، أصبحت الطريق البحرية أكثر يسرًا بعد تعرّف الملاحين اليونانيين زمن الإمبراطور أغسطس على حركة الرياح الموسمية في مطلع القرن الأول ق. م، وأخذوا يزاحمون الملاحين المصريين والفينيقيين والعرب اليمنيين على الطريق بين البحر الأحمر والساحل الغربي لشبه القارة الهندية. ومنذ ذلك الحين أخذت سفن بسعة 500 طن تبحر صيفًا باتجاه الموانئ الهندية عند مصب نهر السند مستفيدة من حركة الرياح الموسمية لتعد هذه السفن شتاء، بعد أن تتغير حركة الرياح إلى الاتجاه المعاكس، محملة بالبضائع من الهند والجزر ومن منتجات الصين وبلاد الشرق الأقصى(1).

وبعد وصول الصينيِّين إلى هايفونغ (على الساحل الشمالي لفيتنام) من المحتمل أن يكون اللقاء بين التجار الصينيِّين القادمين من الهند عند (جواق إبو) على مصب نهر المكونغ إلى الجنوب من مدينة هوشي منه (سايغون سابقًا)(2).

ومن هذه المحطة المهمة على طريق القوافل والسفن بين الصين والهند عبر شبه ملاقا في شبه جزيرة ملايو، كان يجري شكل من أشكال اللقاء بين الثقافات. وقد بقي هذا اللقاء تقليديًا على مر العصور، وذُكِر كثيرًا في المصادر العربية وفي المرويات

وظهور الإسلام، ترجمة آمال محمد الروبي ومحمد بكر، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ط1، 2005م، ص161 وما بعدها. محمد أحمد محمد: عدن قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية (عن تجارة قريش والإيلاف..)، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة ودار جامعة عدن، ط1، 2001م، ص 203، 196.

(1) محمد حرب فرزات: حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين والشام، مجلة دراسات تاريخية (العددان 41، 39) كانون الأول 1991م، ص 110.

(2) محمد حرب فرزات: العلاقات الحضارية بين بلاد الخليج العربي وشبه القارة الهندية، مجلة دراسات تاريخية (السنة 11) العددان (38، 37)، أيلول - كانون الأول 1990م، ص 88، 33. أما سايغون فهي عاصمة فيتنام وهوشى منه زعيم ثوري فيتنامي ترأس جمهورية فيتنام (فيتنام الشمالية.. انظر: الموسوعة العربية الميسرة، دار إحياء التراث، المجلد الأول، ص 955، والمجلد الثاني، ص 1914.



الأدبية الشعبية، مرتبطًا ببلاد واق الواق التي لم يتفق الباحثون على تحديد موقعها[1].

ومهما يكن فإننا نرى أن بلاد واق الواق التي يتردد ذكرها في المصادر العربية في حديث عن بلاد على الطرق البحرية إلى الصين بمحاذاة سواحل ملاقا هي على الأغلب (**جو اق إيو**) عند مصب نهر ميكونغ الذي يشكل حدًا طبيعيًا ومكانًا مناسبًا للقاء بين القادمين من الصين والقادمين من الهند، بالإضافة إلى التشابه الكبير في نطق الاسم في المصادر المحلية والعربية، ففي هذا العالم الشرقي الساحر بلاد تزخر بالخيرات، واقعة على تخوم التجارية الدولية، وهي ما تزال تحتفظ بدورها حتى أيامنا هذه، وأن تحرك موقعها إلى أماكن أخرى قريبة منها بحكم تبدل الظروف التاريخية، فالدور القديم لمدن مثل كانتون على ساحل الصين وهايفونغ على ساحل فيتنام وجو اق إيو على مصب الميكونغ رملاتا، كالدور الذي تقوم به مدن هونغ كونغ وجزيرة تايوان وسنغافورة في أيامنا هذه.

فمن ذلك الشرق القصي كانوا يستوردون التوابل، والفلفل، والعاج، وجلود النمور، والعنبر الأسمر، والبخور، والحجارة الكريمة، والرقيق، ويصدرون إليه الأبنوس، والزجاج، والفخار، والعطور، والأقمشة. وقد ساعد وصول البضائع المرغوبة عن طريق البحر على انخفاض سعر الحرير في أسواق حوض البحر الأبيض المتوسط إلى انتشار إدخال التوابل الشرقية والهندية في المطبخ الروماني. وكان من شأن الإقبال على طلب التوابل أن الطريق البحرية صارت تعرف بعدئذٍ بطريق التوابل والبهارات. وقد صرفت الإمبراطورية الرومانية كثيرًا من جهودها للتحكم بهذا الطريق، ولكن حجم التجارة كان مرتبطًا بالظروف الداخلية غير المستقرة للعالمين الروماني والصيني. فكتّاب الحوليات في المراجع الكلاسيكية يعلموننا عن وصول

---

(1) ورد ذكر (واق الواق) في الأساطير في ألف ليلة وليلة وفي رحلات السندباد، انظر:، أندرية ميكل: جغرافيا دار الإسلام البشرية، ترجمة إبراهيم خورى، ج2، وزارة الثقافة، دمشق 1985م، حاشية 3019. وانظر: شوقي عثمان: تجارة المحيط الهندي في مصر.. (661، 1498م)، عالم المعرفة، عدد 151، ص340.

تاجر روماني في عام 166م إلى الصين عن طريق البحر من وراء نيان وهي منطقة أنام الشمالية في فيتنام حاليًا[1].

لقد أرادت الإمبراطورية الرومانية منذ سيطرتها على الهلنستية في الشرق العربي في القرن الأول ق.م أن ترث تجارة الحرير والتوابل والعطور والمواد النفيسة المستوردة من بلاد الشرق، والتي كان يحتكرها العرب والهنود، كل في منطقة نفوذه بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، منذ عصور بعيدة حتى أيام البطالمة والسلوقيين والأنباط والتدمريين واليمنيين. ولئن كانت روما قد أفادت من الدور الذي كانت تقوم به التجارة العربية - الهندية البرية والبحرية؛ فأنها كانت تجد في الفرثيين عقبة في طريقها؛ لأنهم بحكم موقعهم كان باستطاعتهم أن يسدوا طريق الاتصال المباشر بين الصين والبحر المتوسط[2].

وكان الأباطرة والرومان منذ أيام أغسطس يبدون إعجابهم بالحرير الصيني الذي كان يستورد إلى سورية لصنع ملابس الإمبراطور. وبعد استيلاء الرومان على مصر وسورية وضعوا أيديهم على طريق البحر الأحمر (الخليج العربي آنذاك Arabius Sinus)، وعلى البحر الإرتيري، وهو الاسم القديم لبحر العرب[3]. وأخذوا يدرسون المؤلفات التي كتبها مؤرخون وجغرافيون يونان ورومان ومنهم ايراتوستنيس (الهيلني المصري الإسكندري، من القرن الثالث ق.م). واسترابون (25م - 58ق.م)، وبيلنوس (القرن الأول م). وقد يكون أهم الأعمال الكلاسيكية عن البحر الإرتيري، كتاب لمؤلف يوناني مجهول بعنوان "دليل الطواف حول البحر الإرتيري" الذي يبدو أن معلوماته تعود إلى عصور مختلفة ما بين القرنين الثالث والأول ق.م. وهو مرشد عملي للملاحين، يدل على الطرق والمسافات والأعماق المعروفة آنذاك، وهو يضم جملة من الفوائد للمسافرين، يمكن أن تساعدهم في معاملاتهم، وغدا هذا الكتاب

---

(1) محمد فرزات: حوار الحضارات على طريق الحرير..، مرجع سابق، ص 111.

(2) محمد فرزات: حوار الحضارات، مرجع سابق، ص 112.

(3) The Time Atlas of the world History, London 1974. P. 126.



الآن وثيقة مهمة تقدم معلومات جغرافية وتاريخية عن بعض البلاد الواقعة على طريق الملاحة بين البحر الأحمر والساحل الهندي[1].

كان التجار العرب يسيطرون على الطرق بين خليج عدن والخليج العربي والساحل الهندي، وعندما كانت تصل بضائع الشرق بحرًا إلى موانئ الخليج العربي واليمن كانت تُحمل بإشراف رؤساء القبائل من جرها (العقير على ساحل الإحساء) إلى تاج ثم إلى دومة الجندل وتيماء فالبتراء. وهناك طريق أخرى تنطلق من خراكس (المحمرة) باتجاه الشمال الغربي، وكانت هناك طريق تنقل البخور من حضرموت، مرورًا بنجران ومكة إلى البتراء. وفي العصر الهلنستي السلوقي ثم في العصر الروماني، أضحت انطاكية هي نهاية المطاف تنتهي إليها طرق القوافل القادمة إلى خراكس على الخليج ومن حضرموت وعدن عن طريق الوسطاء الأنباط ثم التدمريين وغيرها[2].

ثالثًا - الجهود الدولية وطريق الحرير

أولًا - الجهود الدولية والعربية لنشر المعرفة عن طريق الحرير في التاريخ:

لدراسة ونشر المعرفة عن طريق الحرير عبر التاريخ، بوصفه طريقًا للنشاط التجاري والحوار بين الثقافات والحضارات؛ كانت هناك العديد من الجهود الدولية، ومنها جهود اليونسكو وكذا العديد من الدول الآسيوية وفي مقدمتها الصين، وبهذا الصدد قامت العديد من الندوات عن طريق الحرير وأهميته وكيفية أحياء ذلك الطريق[3]. أيضًا العرب كان لهم حضور إلى جانب الجهود الدولية، وعقدوا الكثير من الحلقات عن طريق الحرير وأهميته في تاريخ الحضارة الإنسانية وعلى وجه الخصوص العربية.

---

(1) محمد بن هاوي باوزير: عدن في أدبيات صاحب الطواف حول البحر الإرتيري - القرن الأول الميلادي، في كتاب عدن في أدبيات الرحالة والمستشرقين، دار الوفاق، 2020م، ص 36، 9. وانظر: كتاب الطواف: W. H. Sehoff: The periplus of the Evythraean Sea, london, 1912.

(2) شوقي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، مرجع سابق، ص 60، 41.

(3) للمزيد من التفصيل عن الجهود الدولية ونتائجها انظر: ساطع محلى (1991)، مرجع سابق، ص70، 58.



سوريا:

تنظم منذ 1988 جهود دولية مكثفة لدراسة الطريق التاريخية الدولية المعروفة بطريق الحرير، الذي كان يخترق القارة الآسيوية من الساحل الصيني إلى الساحل السوري على البحر المتوسط، وكان يمر ببلاد الصين والترك وببلاد العالم الإيراني حتى بلاد العرب. وعلى هذا الطريق تلاقى صينيون وهنود وأفغان وإيرانيون وعرب ويونانيون ورمان، يتكلمون لغات متعددة، ويدينون بديانات وعقائد متعددة كان أهمها: البوذية والمانوية والمسيحية والإسلام. وفي الخامس والعشرين من أذار 1988 وجه السيد المدير العام للمنظمة الدولية للتربية والثقافة والعلوم (الاونسكو) نداء إلى الأوساط العلمية المختصة للمساعدة على تنفيد مشروع كبير لدراسة هذا الطريق دراسة عامة جغرافية وأثرية وحضارية وتاريخية، بصورة تؤدي إلى إبراز دور هذا الطريق بوصفه طريقًا للحوار بين الثقافات والحضارات، وعاملًا مؤثرًا وفعالًا في تقدم الإنسانية وتراثها المشترك[1].

وقد عقدت أولى الحلقات الدراسية حول موضوع (معنى طريق الحرير في تاريخ الحضارات الإنسانية) في أوزاكا في اليابان، في شهر تشرين الأول/ أكتوبر 1988 بدعوة من المتحف الوطني للأثنولوجية (علم الأعراق الإنسانية). ونظمت بعد ذلك ندوات للبحث في مشروعات مشتركة لدراسة مسائل تقنية متصلة بموضوع الدراسة الرئيسة. ومن هذه الندوات تلك التي عقدت بين 25و27 شباط/ فبراير 1989 وكان محورها: (المركب في القرون الوسطى وتأسيس الشركات التقنية)، وأدارها المركز الأوروبي للتعاون من أجل البحث والتوثيق في العلوم الاجتماعية، وقد لبَّى آنذاك دعوة المدير العام للاونسكو - من أجل إغناء التعاون بين المنظمة الدولية والدول الأعضاء - عدد من هذه الدول الواقعة على طريق الحرير، وهي الصين وإيران والعراق وروسيا وتايلند وعُمان وكذلك فرنسا التي تتابع المشروع منذ بدايته، وكُلفت في الدول المعنية لجان وطنية للمشاركة في بعض جوانب هذه الدراسة العامة، كما كانت الجمهورية

(1) ملف طريق الحرير - طريق الحوار (1991)، مرجع سابق، ص47.



العربية السورية تتابع هذه الجهود الدولية، بينما شارك خبراء سوريون في بعض مراحل الإعداد للمشروع، والتحق بعض الباحثين في رحلة قافلة طريق الحرير عام 1991م. وإسهامًا في هذه الجهود الدولية التي تتظافر من أجل العمل على التعرف على هوية المواقع التاريخية والثقافية والأثرية، ونشر بعض البحوث التي تلقتها إدارة المجلة لنشرها في ملف خاص[1].

الكويت:

ومثل تلك الجهود في دراسة طريق الحرير وإحيائها، نجدها في بعض بلدان شبه الجزيرة العربية ومنها دولة الكويت، إذ شهدت ملتقى (الثقافة العربية على طريق الحرير) الذي سعدت مجلة العربي بتنظيمه (ملتقى مجلة العربي الثالث عشر من 3 – 6 مارس 2014م)، ولعل الهدف منه سعي الدول المعنية كافة إلى إنشاء روابط اقتصادية، وإحياء سبل التبادل التجاري، فضلًا عن الرغبة في دعم التواصل الثقافي، وقد اجتمع في هذا الملتقى (82) باحثًا ومفكرًا وإعلاميًا، قدِموا من عدة دول هي: الأردن والسعودية ومصر والعراق والمغرب وتونس ولبنان والإمارات وفلسطين واليمن وسلطنة عمان، والهند وبريطانيا وكوريا وتتارستان والولايات المتحدة الأمريكية والصين، وقدم الباحثون أكثر من عشرين ورقة بحثية، وخرجوا بالعديد من التوصيات أهمها طريق الحرير ودراسة تاريخه[2].

ومازالت الجهود الدولية والعربية مستمرة لإحياء طريق الحرير، وعلى سبيل المثال: الجهود الصينية من خلال إقامة العديد من المنتديات، وكذا الجهود العربية (كمبادرة الحزام والطريق – الدول العربية بين الفرص والتحديات)، من خلال ملتقى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – جامعة الدول العربية المنعقد في جمهورية مصر العربية بشرم الشيخ، وسيأتي الحديث لاحقًا عن هذه المبادرة أي

---

(1) انظر: ملف طريق الحرير، مجلة دراسات تاريخية، السنة (12) العددان (40، 39)، سوريا، كانون الأول 1991م.

(2) انظر: مجلة العربي الصادرة في الكويت، العدد (665) أبريل 2014م، ص 73، 39.

تعريفها بشكل موجز، لاسيما وأن بلادنا كانت حاضرة في هذا الملتقى من خلال ممثلين عن وزارة النقل.

التعاون بين الصين والبلدان العربية ودفع البناء المشترك لرؤية وعملية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (البحري) للقرن 21:

ظلت الجهود الدولية والعربية مستمرة لاسيما من قبل الصين، إذ يحرص الجانب الصيني على التعاون مع البلدان العربية للدفع بآلية تعاون من نوع جديد تقوم على الانفتاح والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، أي التأكيد على أن الصداقة والتعاون بين الصين والعرب قديمًا. وعلى هذا الأساس عقدت الكثير من اللقاءات والمنتديات الاقتصادية، وعلى سبيل المثال في يونيو 2014م الدورة السادسة من منتدى التعاون العربي الصيني في بكين وغيرها من الدورات واللقاءات، ولعل أهم أهدافها هو (تجسيد روح طريق الحرير لتعميق التعاون العربي - الصيني)، وقد أكد الجانب الصيني بهذا الصدد أن "الصين والبلدان العربية هم أصدقاء قدامى بسبب طريق الحرير، بل نحن شركاء التعاون الطبيعي للبناء المشترك للحزام والطريق، ويجب أن نثابر على التجارة والبناء والمبادئ المشتركة بين الصين والبلدان العربية للحزام والطريق، فإذا أردنا الوصول إلى قمة علينا الوقوف أولًا على أرض صلبة، وعلينا الاعتماد وترقية علاقة الصداقة التقليدية بين الصين والعرب"[1].

وحول رؤية وعملية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، فقد سبق أن طرح الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في سبتمبر 2013م رؤيته المبتكرة لبناء هذا الحزام، وتسمى هذه المبادرة اختصارًا (الحزام والطريق)، وتهدف إلى بناء نهضة اقتصادية وثقافية كبرى على طول طريق الحرير القديم، وبناء آليات للتعاون الاقتصادي والثقافي والإنساني، تسعى إلى رفاه كل الشعوب المطلة على

(1) وللمزيد من التفصيل عن تعاون الصين والبلدان العربية في طريق إحياء طريق الحرير؛ انظر: جين تشونغ جيه - شمس الدين (نائب الرئيس التنفيذي للأكاديمية الصينية لدراسات البلدان العربية، جامعة نينغشيا - الصين)، الإطار التاريخي والثقافي للعلاقات العربية - الصينية، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد (459)، أيار / مايو 2017م، ص 58، 51..



هذا الطريق. وفي تقديري أن هذه المبادرة هي أهم وأضخم مشروع اقتصادي كوني تم طرحه خلال الأعوام الخمسمائة الأخيرة. لقد ساعدت الأمم على طول (الحزام والطريق) إلى الترحيب بهذا المشروع المهم، ومن بينهم بالطبع كان العرب.

في الواقع كان العرب، كما سنرى خلال هذه الدراسة شركاء أصليين في الحزام والطريق القديم، وكانت موانئ العرب ومدنهم الكبرى محطات رئيسة على طول (الحزام والطريق)، لقد أسهم العرب بوجه أساسي في بناء الحزام الاقتصادي الأول على طريق الحرير، وأسهموا في الازدهار الاقتصادي للعالم القديم، ونقلوا السلع والثقافات والأديان لعده قرون، وربطوا الصين بالعالم. لقد كان العرب في الحقيقة سفراء الصين في العالم لقرون طويلة، حيث حملوا سلعها وثقافاتها وعرفوا الشعوب بسلعها وثقافاتها. وامتد نشاطهم من البصرة إلى عيذاب، ومن الصومال إلى روما. إلا أنني أرى أن العرب لم يبنوا الحزام الاقتصادي الأول لطريق الحرير فحسب، بل أسهموا بشكل كبير في بناء حزام ثقافي نشط على طول طريق الحرير. لقد أسهم الحزام الثقافي والتواصل الإنساني الذي بناه العرب والصينيون في الزمن القديم في جعل التبادل الاقتصادي والتجاري أكثر سهولة ويسرًا. ومن دون ذلك الحزام الاقتصادي الثقافي العظيم الذي قرب بين الشعوب واللغات والمسافات ما كان يمكن أن يتمتع العالم القديم، ولاسيما ما بين المدة من القرن السابع وحتى القرن الخامس عشر الميلادي، بذلك الازدهار والتعايش الفريد - في تقديري.

إن دراسة الحزام الثقافي الأول لطريق الحرير يبدو أمرًا نشطًا في الأهمية للأجيال الحالية المنشغلة في بناء الحزام والطريق الجديد. هذه الدراسة ستتابع جهود بناء الحزام الثقافي والتبادلات الثقافية والإنسانية النشطة بين العرب والصينيِّين منذ أسرة هان الملكية (206ق.م - 220م)، وحتى إعلان جمهورية الصين الشعبية في أكتوبر 1949م[1].

---

(1) جعفر كرار أحمد: (جامعة الدراسات الدولية في سنغهاي - مركز دراسات الشرق الأوسط)، الحزام الثقافي - تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، مجلة المستقبل العربي (مايو 2017م) مرجع سابق، ص 60، 59.

أما عن أهمية الحزام والطريق في تطور البلدان العربية فكما هو معروف، الكيان الاقتصادي للبلدان العربية يعد ضعيفًا، والتقنيات العلمية متأخرة، ومعظم التقنيات والمعدات وحتى العمالة تعتمد أغلبها على الدول الأجنبية. ينقسم اقتصاد الدول العربية الاثنتين والعشرين إلى ثلاثة أنواع: النوع الأول وهو مجلس التعاون لدول الخليج العربي الذي بسبب إنتاج البترول والغاز الطبيعي أصبح دولة نامية اقتصاديًا في الوطن العربي. النوع الثاني هو مصر وسورية والأردن وتونس وغيرها من الدول النامية التي ينقصها الاقتصاد. النوع الثالث هو السودان واليمن وأثيوبيا وغيرها من الدول ذات الاقتصاد المتخلف بسبب اختلاف هذه الدول في الجانب الاقتصادي، تختلف معها بشكل كبير حاجات كل دولة من التطور الاقتصادي والتقنية العلمية، ولكن بشكل عام الأساس هو تكنولوجيا البتروكيميائيات (تصدير النفط كدليل على إنتاج النفط وعمق العملية التكنولوجية)؛ وتقنية مواد البناء ومهارة البناء؛ وتكنولوجيا الكهرباء والري؛ والتقنية الميكانيكية والإلكترونية (انفتاح البرمجيات وغيرها)، وتكنولوجيات اتصالات الأقمار الفضائية، والتقنية الميكانيكية والإلكترونية، والنقل البحري وتحليه مياه البحر؛ تقنيات الزراعة والغابات وصيد الأسماك وتسمين الحيوانات، تقنية المكافحة والحد من التصحر؛ والتقنية الطبية، والتقنية العسكرية وبناء الدفاع القومي، تقنية الصناعات الخفيفة والثقيلة، تقنية كثافة رأس المال وتوفير موارد الطاقة، وتقنية حماية البيئة، وتقنية إصلاح وتركيب المعدات مختلفة الأشكال، وتقنية الإدارة والتشغيل والغزل والنسيج، وتقنية التعدين والهندسة الحيوية وغيرها.

في ضوء حاجات التطور الشاملة للبلدان العربية، أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق، وطبقت محتوى (سياسة التواصل ووصل التسهيلات وتسليك التجارة وتدفق الموارد المالية واتفاق المشاعر الشعبية)، وستستطيع بدرجة كبيرة جعل البلدان العربية تواصل السير والإبداع مع الصين في طريق النجاح المشترك في السياسة، والتطور الاقتصادي، والتحول الصناعي، ورفع مستوى الزراعة، والإبداع التكنولوجي، والطيران والسفن الفضائية وتصنيع الأقمار الصناعية، وموارد الطاقة



المتجددة، والتنمية المالية، والبنية التحتية من (قضبان وطرق سريعة ومنافذ وطيران مدني واتصالات وغيرها من المجالات). وتبادل التقنيات والشحن الدولي، وغيرها العديد من المجالات، بالإضافة إلى التبادلات الإنسانية والانفتاح السياحي والتعليم التكنولوجي والتربية والتعليم والثقافة والصحة والرياضة وغيرها من المجالات.

وفي الخاتمة، يمكن أن نقول إن مبادرة الطريق والحزام التي أطلقتها الصين هي فرصة للبلدان العربية للمشاركة في منصة مهمة على النظام الدولي، وهي أنموذج جديد يمكن أن تتعلم منه البلدان العربية تجربة الصين في إدارة شؤون الدولة، وهي فرصة فعالة من أجل تطور وتحول الصناعة في البلدان العربية، وأيضًا فرصة جيدة في تحسين معيشة الشعب وزيادة فرص العمل؛ أخيرًا تطور اقتصادي للبلدان العربية واندماجها في الاقتصاد الدولي[1].

مبادرة الحزام والطريق - ماذا تعنى للعالم؟

التعريف بأهداف المبادرة الصينية[2]:

1. طريق الحرير البحري يرتكز على عدة أهداف:

1 - تعزيز الربط البحري الدولي.

2 - البحث العلمي والبيئي.

3 - أنشطة تربية صيد الأسماك.

2. طريق الحرير الاقتصادي يرتكز على خمسة أهداف:

1 - تعزيز التعاون الاقتصادي.

2 - تحسين سبل الربط بين الدول المختلفة عن طريق النقل واللوجستيات.

3 - تشجع التجارة والاستثمار.

---

(1) مرجع سابق جين تشونغ جيه: مرجع سابق، ص 58.

(2) خالد عبد الله السقطي (الدكتور) عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات، مبادرة الحزام والطريق - الدول العربية بين الفرص والتحديات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جامعة الدول العربية.



4 – تسهيل تحويل العملات.

5 – دعم عملية التبادل الثقافي بين الشعوب.

مبادرة الحزام والطريق والدول العربية:

لا شك أن الصين حريصة على هذه المبادرة، أما أسباب هذا الحرص أي ما وراء اختيار الصين للدول العربية فهو للأسباب التالية[1]:

1 – تشرف الدول العربية على العديد من البحار والخلجان والممرات.

2 – لا توجد دولة عربية واحدة Landlocked.

3 – تطل على منافذ للتجارة العالمية (مضيق هرمز، مضيق باب المندب، قناة السويس).

4 – خصائص الموقع البري بوصفه امتدادًا بين قارتي آسيا وأفريقيا.

5 – خصائص المساحة الواسعة التي يحتويها الوطن العربي.

6 – وفرة في الموارد الطبيعية وموارد الطاقة.

8 – إمكانية تنفيذ عدد من المراكز اللوجستية.

وماذا سيحقق طريق الحرير للصين؟ أن أهم ما سيحققه هو:

الاستثمار الأجنبي المباشر في دول الطريق، وسيحقق غزو السوق الأوروبي، وأمن الطاقة للصين وشركاء الطاقة للصين، بالإضافة إلى الطريق البديلة للمنتجات الصينية، وفتح أسواق جديدة عالميًا.

وقد عرضت الصين مليارات الدولارات كقروض للدول العربية، ومساعدات مالية لبعض الدول العربية، بالإضافة إلى تطوير بعض الموانئ كميناء الدقم بسلطنة عمان، كما طورت الصين (7كم مربع) بمحور قناة السويس، واتفقت مع مصر على إنشاء (66كم) من شبكة السكك الحديدية في مصر.. وصفوة القول التوسع في الاستثمار

(1) خالد السقطي: مبادرة الحزام والطريق..، مرجع سابق.



الصيني حول العالم، أما عن فرص استفادة الدول العربية من مبادرة الحزام والطريق فهي موضحة في الشكل رقم (1). انظر الشكل في الملاحق.

رابعًا - عدن جسر طريق الحرير للتبادل التجاري والثقافي

أولًا - العلاقات الصينية العربية - (تبادل تجاري وثقافي):

- تاريخ التبادل التجاري والثقافي بين الصين والعرب قبل الإسلام وبعده:

تمتد العلاقات العربية - الصينية إلى تاريخ طويل، والتعاون العربي - الصيني في تجديد دائم على مر الزمن، عام 318 قبل الميلاد، كان سفير المنطقة الغربية تشانغ تشيان بادئ العلاقات السياسية والاقتصادية والتجارية والتبادل الإنساني بين الصين والبلدان العربية منذ أكثر من ألفي عام، وشكل أنموذج الطريق التجارية في العصور الوسطى وهي (الطرق المؤدية إلى تشانغان الصينية ومكة العربية)، فالفضل في إسهام تطوير الحضارة الإنسانية وفي تمرير التجارة العالمية يعود إليه.

وعلى مر ألفي عام، كانت التجارة الثنائية الوحيدة البدائية بين الصين والبلدان العربية هي تجارة الأدوات الخزفية والحرير والبهارات وغيرها من الأدوات اليومية، وتطورت هذه التجارة حتى يومنا هذا لتتنوع بين طاقة الصناعة الكيميائية وتقنية الملاحة الجوية والاقتصاد المالي وموارد البناء والمعدات الكهربائية. وأصبح حجم هذه التجارة يبلغ أكثر من مائتي مليار دولار، وعلى ذلك أصبحت الصين هي الشريك التجاري الثاني مع الوطن العربي، والشريك الأول لتسع أقطار عربية، ويعد الوطن العربي الشريك التجاري السابع للصين[1].

بعد دخول القرن الجديد، وتحت إطار منتدى الصين والبلدان العربية لعام 2004 تم التطوير المتعمق لـ (التعاون العربي - الصيني الشامل وعلاقات التعاون الاستراتيجي للتطور المشترك)، فطريق الحرير القديم الذي يقع في قارة أوراسيا الجديدة سيربط

(1) جوزيف نيدهام: موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين (1995)، ص 118، 116.



بين الصين والبلدان العربية بشكل عميق مرة أخرى، وسيصبح الجسر والرابط الذي يحمل علاقة الصداقة الثنائية وتبادل الصداقات.

في عام 2013 طرح شي جين بينغ رئيس الصين الجديد مبادرة البناء المشترك (للحزام الاقتصادي لطريق الحرير) و(طريق الحرير البحري للقرن 21)، وقد حصل على الاستجابة الإيجابية والمشاركة الفعالة من البلدان العربية، وأعربت كل دولة عن دعمها وترقبها للتعاون المستقبلي من أجل (الحزام والطريق). يعتقد أن البلدان هي شريك التعاون الطبيعي للحزام والطريق، الذي سيستطيع المشاركة في هذا المبدأ الاستراتيجي العالمي المليء بالآمال للقرن الجديد، والذي يملك تطلعات للتطور على المدى البعيد؛ فكل البلدان العربية تريد إطلاق استراتيجية للتطور من أجل خلق الطاقة والحيوية لقارة أوراسيا ولتنشيط وترقية القوميتين الصينية والعربية[1].

وهكذا يعود تاريخ التبادلات التجارية بين الصين والبلاد العربية على طريق الحرير إلى زمن قديم ومراحل تاريخية لعل أولها:

1 - مرحلة بداية حكم أسرة تانغ:

تشير هذه المرحلة إلى عام 138قبل الميلاد، من بعدما بدأ تشانغ تشيان تجارة (طريق الحرير) بين الصين والبلدان العربية، وقد قام كل من الصينيِّين والعرب بالوصل بين المنطقتين، الأمر الذي حقق أول مرحلة ساطعة في التواصل العربي - الصيني. وإذا تحدثنا من منطلق معين، يوجد حديث عن الرسول محمد ﷺ يقول: (اطلبوا العلم ولو بالصين)، ففي عام 610 الميلادي قبل وبعد ظهور الإسلام في شبه الجزيرة العربية كانت المنتجات الخزفية الصينية الخلابة موجودة في كل مكان، وكان لها أثر عميق آنذاك، وكل هذا كان دليلًا واضحًا على أن التبادلات العربية - الصينية والتجارة ستستقبل مرحلة تاريخية جديدة، وعلى سبيل المثال أن الرحالة الصينيِّين في عهد أسرة تانغ جابوا مناطق عربية كثيرة ومنها شبه الجزيرة العربية[2].

---

(1) جين تشونغ: مرجع سابق، ص 52، 51.

(2) جعفر كرار: مرجع سابق، ص 71، 70.



2 - مرحلة حكم أسرة تانغ (618 - 907) وسونغ (907 - 1271) ويوان (1271 - 1368)[1]:

(اطلبوا العلم ولو في الصين)، يكمن معنى هذا الحديث في أن الصين هي دولة عريقة تتميز بالحكمة والثقافة والتقدم، لذلك على العرب عدم السير في الحياة الخيالية بل عليهم السعي وراء العلم والمعرفة والتجارة، ومن ثم اختفى تمامًا الفكر الخيالي ذو النزعة الشرقية تجاه فكر الصين البعيدة أولًا ثم الأدوات ومن بعدهما النظام. لذلك ففي أثناء حكم الإمبراطور لأسرة تانغ يونغ هوي الملكية في عامه الثاني في سنة 651، قام الخليفة العربي عثمان بن عفان (رضي الله عنه) بإرسال العديد من بعثات العرب والمسلمين إلى تشانغان (شيآن الآن في مقاطعة شانشي) بالصين، الذين كانوا يحملون المثالية العظمى، وهي السعي وراء المعرفة والثقافة وتبادل الحضارات، والتواصل التجاري على طول طريق الحرير والقنوات اللوجستية والتجارية والبهارات من أجل الدبلوماسية النادرة والاحتكاك الثقافي، وقد واصلت هذه البعثات في التقدم موجة إثر موجة نحو أرض الصين، التي ألفت التبادل المتناغم لآلاف الأعوام بين الحضارتين العالميتين على مختلف المستويات. وفي خلال هذه المرحلة الطويلة، الممتدة منذ تواصل التجار الصينيِّين والعرب وحتى المناديب الدبلوماسيين الرسميين بعد تشكيل اندماج الشعب مع الحكومة وإقامة التبادلات التجارية بين الصين والبلدان العربية في آن واحد، وبذلك تكوَنت المرحلة الثانية الساطعة على مدار التاريخ العربي - الصيني. في مدة حكم أسر تانغ وسونغ ويوان، وتم تشكيل فان فانغ وطريق التوابل البحري على ساحل جنوب شرق الصين، إضافة إلى المتحف البحري يفوج يان والعديد من المساجد، مثل مسجد هوايشينغ في قوانغتشو وشيانخه في يانغتشو ومسجد فينغهوانغ وغيرها من المساجد التي حفظ بها أكثر من مئات الأحجار التي نقش عليها باللغة العربية وهي كانت أحد الشواهد العميقة على التاريخ[2].

---

(1) عن الأسرة، أسرة تانغ وسونغ ويوان. انظر: جوزيف نيدهام: مرجع سابق، ص 101، 87.

(2) عبد الرحمن ناجونغ: مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطى، مطبوعات معهد اللغات الأجنبية في



3 - مرحلة حكم أسرة مينغ (1368 - 1644):

أدى توحيد أسرة يوان وازدهارها إلى فتح المواصلات البحرية، الأمر الذي نتج عنه تسهيل الأنشطة التجارية للتجار المسلمين من ضمنهم العرب؛ حتى يصبحوا واحدة من القوى الأساسية في الصين، تواصلت تجارتهم حتى عصر أسرة مينغ، ووصلت إلى قمتها في الوقت الذي وصل فيه البحَّار الكبير تشينغ خه إلى المحيط الغربي. لذلك، باستثناء التبادلات التجارية والشعبية، في مدة حكم أسرة مينغ كانت التجارة الرسمية لرحلات تشينغ خه في قمتها. بلا شك أن رحلات تشينغ خه السبع كانت في العديد من المجالات، منها السياسية والاقتصاد والثقافة والدبلوماسية والإبحار وغيرها، لكن أهم جزء في هذه الرحلات كانت الأنشطة التجارية التي دفعت بتطور التجارة بين الصين والبلدان العربية[1].

4 - مرحلة الكساد:

بعد انتهاء رحلات تشينغ خه، وقبل تأسيس جمهورية الصين بمدة طويلة، فقدت التبادلات التجارية بين الصين والبلدان العربية رونقها ومجدها الذي تألقت به في زمن أسر تانغ وسونغ ويوان، وفقدت التبادلات الرسمية الجليلة التاريخية التي حققتها في مرحلة رحلات تشينغ خه، فمنذ عام 1798 بدأت الحملة الفرنسية على مصر، التي شنها نابليون بونابرت، بالإضافة إلى التراجع التدريجي الذي حل على الصين بعد أسرة تشينغ، فأدى هذا العصر التاريخي المشترك إلى وصول التبادلات التجارية بين البلدين إلى حالة ركود كبيرة[2].

5 - العصر الحاضر

عام 1949في الوقت الذي تم تأسيس فيه جمهورية الصين الشعبية، كانت البلدان

بكين، 1978، ص 130. وفهمي هويدي: الإسلام في الصين، عالم المعرفة، عدد 43، الكويت، ص 42، 40.

(1) انظر: جوزيف نيدهام: عن أسرة مينغ، مرجع سابق، ص 103، 102.

(2) جين تشونغ: مرجع سابق، ص53.



العربية بدأت تستقل الواحدة تلو الأخرى، ومنذ ذلك الوقت بدأت التجارة الثنائية بين الصين والبلدان العربية مرحلة تاريخية جديدة تظهر في[1]:

أولًا: عام 1956 قبيل تأسيس العلاقات الدبلوماسية بين الصين ومصر، اشترت الصين قطنًا مصريًا بقيمة عشرة ملايين جنية إسترليني، وبذلك تكون ساعدت الصين مصر على حل مأزق تصدير القطن. (صفقة القطن) التي تمت بين الصين ومصر، حينها كانت تسمى (دبلوماسية القطن)، فهي كانت بمنزلة المقدمة التي بدأت بها المرحلة الجديدة للتبادلات التجارية بين الصين والبلدان العربية.

ثانيًا: في أثناء مدة تطبيق الإصلاح والانفتاح من عام 1956 وحتى عام 1978، كانت التجارة العربية - الصينية بلغت مستوى تجارة رسمية.

ثالثًا: منذ تطبيق الإصلاح والانفتاح من عام 1978 وحتى عام 2004، أخذت التجارة الشعبية بين الصين والبلدان العربية في التوسع.

رابعًا: تم انطلاق تأسيس (منتدى الصين والبلدان العربية) في عام 2004، و(المنتدى الاقتصادي للصين والبلدان العربية) لعام 2010، و(معرض الصين والبلدان العربية) لعام 2013، وقامت التجارة العربية - الصينية بتأسيس تجارة رسمية مثل تجارة مصادر الطاقة، بالإضافة إلى التجارة الشعبية مثل نقل البضائع وغيرها من أنماط التبادلات التجارية التي تكمل بعضها بعضًا.

ثانيًا: عدن والصين وطريق الحرير:

لأجل إكمال الصورة للنشاط الاقتصادي لا بد من إيضاح الآخر لذلك النشاط، والمتمثل بالعلاقات التجارية الخارجية بين عدن وأجزاء عديدة من العالم، وكانت عدن ذات حركة تجارية نشطة مع العالم، إذ لا يمر أسبوع إلا وتصلها عدة مراكب مع التجار الذين يحملون شتى أنواع البضائع، بل كان لوصول المراكب وإقلاعها مواسم معروفة، وبوصول السفن إلى مرفأ عدن يتم إنزال البضائع، وتقام الأسواق على شاطئ

(1) المرجع نفسه: ص53.



البحر، ويخرج أهل عدن وأطفالهم للتفرج عليها.[1]

إن هذا الوصف يعطينا صورة واضحة لنشاط ميناء عدن في المجال التجاري الخارجي. وقد كان لموقع عدن المهم على البحر ومرساها أثره في توثيق صلاتها التجارية مع العالم الخارجي، إذ ارتبطت بعلاقات مع الصين والشرق الأقصى وشرق أفريقيا ومصر والهند. وقد أفاض المؤرخون والرحالة العرب والمسلمون في إيضاح أهمية ميناء عدن وموقعها على طرق المواصلات العالمية، وما نجم عن ذلك الموقع من أهمية كبرى، فوصفوها بأنها فرضة الهند والزنج والحبشة وعمان وكرمان وكيش وفارس.[2]وتمر بها مراكب الهند والصين ومصر والحجاز والحبشة منذ القديم للحط والإقلاع[3]، كما كان ميناء عدن ميناء عدن مركزًا لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية، ومكانًا تبحر منه السفن إلى الهند.[4]

أما العلاقات مع الصين والشرق الأقصى؛ فترجع صلاتهم ببلاد العرب الجنوبية (اليمن القديم) إلى أقدم العصور، ويبدو أن بلاد العرب الجنوبية عبر أهم موانئها (عدن وقنا والشحر) كانوا يصدرون سلعهم كالتوابل والبخور.[5]

وللبحر الأحمر أيضًا دور في النشاط التجاري مع الشرق الأقصى، فكان يبعث بسفنه إلى تلك الأرجاء، وكانت عدن الميناء الرئيس للسفن القادمة من هذا الطريق[6]، ولذلك وصفها المقدسي بأنها: دهليز الصين، ووصفها ابن خرداذبه بمرفأ مراكب الهند

---

(1) القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا 5، ص11. وأحمد بن فضل العبدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط2، دار العودة بيروت، 1980م، ص20.

(2) محمد كريم الشمري: عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية (1229 - 1083م)، ط1، دار جامعة عدن، 2004م، ص330.

(3) سعيد الأفغاني: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ط2، دار الفكر، دمشق، 1960م، ص268.

(4) جواد علي: المفصل..، مرجع سابق، ج7، ص274.

(5) فيصل السامر: الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، ط1، بغداد، 1977م، ص10 - 9.

(6) جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص227.



والصين.[1] وقد تبين من خلال العديد من المصادر العربية والإسلامية أن العلاقات بين عدن والصين كانت مزدهرة، والشواهد على ذلك حجم البضائع والسلع الكثيرة التي تصل إلى عدن[2]، وكذا الصادرات العربية إلى الصين كثيرة.[3] وهكذا كانت واردات الصين والصادرات العربية إلى الصين قد شكلت نمطًا لعلاقات تجارية متطورة مع عدن والبلاد العربية بشكل عام، تبودلت فيها المنتجات ووسائل التطور الاجتماعي والحضاري بين شعبين تفصل بينهما مسافات طويلة جدًّا، ولا شك أن هذه الحركة ينتج عنها وصول مراكب العرب والصين التي حملت تلك المنتجات، فوصف الحميري[4] عدن أنها بلد تجارة وبها مرفأ مراكب الصين.

وعلى ضوء ما تقدم سنلقي الضوء على بعض المحطات التجارية لعلاقة عدن التجارية وتواصلها مع الصين وذلك على النحو الآتي:

علاقات عدن مع الصين في عهد الأسر الصينية[5]:

- في عهد أسرة تانغ (618 – 695م):

تحدث الكثير من المؤرخين والجغرافيين العرب في العصور الوسطى عن نشاط الصينيِّين التجاري، وتعاملهم الجيد إبان حكم بعض الأسر الصينية، وأعربوا عن إعجابهم بصناعات الصين كالحرير والخزف الذي قاموا بتقليده فيما بعد، وعلى الجانب الصيني ظهرت أيضًا عدة كتب تحدثت عن جغرافية بلاد العرب وعاداتهم، ومن أهم هذه المصادر سجلات السفر (Jing Xing Ji) الذي كتبه (Du Huan) ابن

(1) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص85. وابن خرداذبه: المسالك والممالك، تحقيق دي جويه، مطبعة بريل1889م، ص61.

(2) انظر: عن بضائع الصين: أبو عبدالله محمد الحميري: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت، 1975م، ص408.

(3) السامر: الأصول التاريخية، مرجع سابق، ص21. والشحري: عدن..، مرجع سابق، ص332.

(4) الحميري: الروض المعطار، ص408.

(5) جعفر كرار: المرجع السابق، ص69. والمزيد عن تاريخ هذه الأسر انظر:، جوزيف نيدهام: مرجع سابق. ص106 – 87.



أخت المؤرخ (ديو يو - 735 - 812) (Du Yu)،[1] وقد تبين من المصادر التاريخية الصينية التي كتبت عن بلاد العرب أنها كانت مهتمة بالتاريخ عن مناطق شبه الجزيرة العربية بما فيها أهم موانيها عدن.[2]

وسنتناول هذه العلاقات الصينية العربية إبان عهد بعض الأسر الصينية الحاكمة بشكل موجز وهي كالآتي:

- **عهد أسرة تانغ (618 - 695م):**

كانت العلاقات العربية الصينية مزدهرة في عهد هذه الأسرة، بل شهد تاريخ هذه الأسرة قدوم الوفود من أرض بعيدة جدًّا (جزيرة العرب) التي شهدت ظهور نبي بعثه الله بين العرب داعيًا إلى التوحيد[3]، أي ظل مؤشر العلاقات العربية الصينية في تصاعد.[4] وقد تحدث كتاب تاريخ أسرة تانغ القديم (Old Tang Shu) عن ذلك وعن بلاد العرب بشكل خاص.[5]

- **عهد أسرة سونغ (967 - 1168م):**

توالت الوفود والبعثات العربية إلى بلاد الصين، وتشير سجلات هذه الأسرة إلى أن 49 بعثة عربية وفدت من حكام المسلمين إلى بلاد الإمبراطورية، وفي المقابل شرعت حكومة سونغ في توثيق العلاقات مع التجار العرب وكذلك مع الفرس.[6]

---

(1) النسخة الأصلية من هذا الكتاب قد فقدت إلا أن عمه (ديو يو) قد حافظ على بعض المقاطع والمعلومات من هذا الكتاب المهم.

(2) عن كتاب تاريخ أسرة تانغ القديم (Old Tang Shu) الفصل الأول (148)، سجلات حول العرب باللغة الصينية.. منقول عن جعفر كرار، مرجع سابق، ص70 - 69.

(3) عبدالرحمن ناجونغ: مختصر تاريخ العرب، ص130. وفيصل السامر: الأصول التاريخية للحضارة العربية والإسلامية في الشرق الأقصى، ص112.

(4) عبدالرحمن ناجونغ: مرجع سابق، ص131.

(5) جعفر كرار: مرجع سابق، ص70. عن كتاب تاريخ أسرة تانغ القديم المعروف بسجلات العرب (باللغة الصينية) الفصل، ص148.

(6) تشوشاو: بحث حول علاقات العرب والصين في عهد أسرة سونغ، مجلة بناء الصين، يونيو1979م، ص67. وفهمي هويدي: الإسلام في الصين، عالم المعرفة، ص54 - 52.



شهدت هذه المرحلة أيضًا اتساع معارف الصين ببلاد العرب، إذا حمل كتاب تاريخ أسرة سونغ (الجزء 194) فصلًا خاصًّا يتعلق بالعرب، ونتيجة لتنوع الطرق وسهولة المواصلات بين الصين وشبه الجزيرة العربية خلال مدة أسرة سونغ الملكية ازدادت معرفة الصينيِّين بأحوال منطقة شبه الجزيرة العربية، وتنعكس هذه المعرفة بشكل واضح في العمل الرائع الذي أعده (Chu Ju kua) تحت عنوان سجلات البلاد الأجنبية (Chu Fan Chi) خلال عمله مفتشًا للتجارة الخارجية في فوجيان في عهد أسرة سونغ الجنوبية، وقد رصد هذا العمل الذي ظهر في عام 1178م، وبشكل دقيق أحوال كثير من الأقطار في منطقة شبه الجزيرة العربية. بدا الكاتب عارفًا حتى بالطرق الداخلية في المنطقة، فهو يقول: "إذا سافرت برًّا من Ma – Lo – Ba (المهرة) باتجاه الشمال الشرقي مارًّا بمدينة Nu – Fa (ظفار) ومدينة Bai – Wang (عمان) وBai – Lian (البحرين)، وقطعت أكثر من 130فرسخًا؛ فإنك تصل إلىBai – Da (بغداد)، إذا سافرت باتجاه الشمال الغربي من المهرة على طريق Xi – He (الشحر) Luo – Shi – Mei (اليمن) وسرت زهاء الثمانين فرسخًا فإنك تصل إلى Ma – kia (مكة)". هذا المرجع يحوي أيضًا معلومات قيمة ومفيدة عن حال بلاد كثيرة في شبه الجزيرة العربية، فحول مكة المكرمة يقول هذا المرجع: "إذا سافرت حوالي 80يومًا من المهرة غربًا عن طريق البر، فإنك تصل إلى مكة، وهي المدينة التي ولد فيها بوذا" (يقصد الرسول ﷺ) "كما يوجد بها بيت بوذا" (يقصد الكعبة الشريفة)، حيث الجدران مصنوعة من الأحجار الكريمة. ويصف أيضًا الحج وكسوة الكعبة وكذلك قبر الرسول ﷺ.[1]

تحدث هذا المصدر عن صحار تحت اسم Wu – Pa وقال إنها تقع على ساحل البحر، ويربطها ببلاد العرب الأخرى طريق بري، وبشرة الملك السوداء تميل إلى السمرة، ويرتدي عمامة ومعطفًا، ويتبع قوانين ونظم الحياة ودين العرب، أما عن عمان نفسها فيقول: إن رئيس قبيلة بلاد Yung Man أو Wang Man يلف جسده بحرير رقيق، ويمشي حافي القدمين، وأهل عمان يعيشون على لحم الضأن والحليب والسمك

(1) Chau Ju – Kua, His Work On th Chinese and Arab Trade...، pp. 124 – 125. منقول عن جعفر كرار: مرجع سابق، ص76.



والخضروات، كما يجري إنتاج اللؤلؤ على طول الساحل، كما توجد الخيول والبقر.[1]

وتظهر مرة أخرى في هذا المصدر أسماء الكثير من البقاع والمدن والموانئ في الجزيرة العربية، حيث يقول: "إن هذه البلاد تابعة للخليفة، وتظهر هذه المناطق بأسمائها الصينية على النحو التالي:

حضرموت (Ma – Lo – Ma) أحد أجزاء الجزيرة العربية ربما يكون الشحر (Shi – Ho) – ظفار (Nu – Fa) – صحار (Wu – Pa) – سيراف (Ssi – Lien) – البحرين (pai – Lian) – عمان Wong – (Li) وعدن (أتان) البصرة (– Pi – Ssi (Lo – مكة (Ma – kai)[2].

ويتحدث هذا المصدر عن أهم منتجات شبه الجزيرة العربية التي تصل إلى الصين كالبخور (Hun – ju – Hiang Lu – Hiang) ويأتي من بلاد صحار، ظفار اسم (أرض البخور).[3] كما احتوى هذا الكتاب القيم على معلومات مهمة حول ساحل بربرة في الصومال، (خليج عدن) وبغداد والبصرة ومرباط، والإسكندرية، والقاهرة.[4] وعن ساحل بربرة المشار إليه هنا، فإذا عبرنا بربرة (خليج عدن) نجد أن عدن هي الميناء الواقع بالقرب من مدخل الخليج، وقد حظيت عدن بما لم تحظ به موانئ كثيرة غيرها، ويرجع ذلك إلى موقعها على مدخل الخليج الذي يعدّ الحد الفاصل بين سير عابرات المحيط المحملة بالتوابل والأعشاب الطبيعية والحرير وغيره ذلك من السلع، وتلتقي هذه وتلك في عدن لتبادل السلع، فهي مجمع تجارات عالمي المحيط الهندي والبحر المتوسط، وإن كان ذلك لم يمنع بعض السفن الضخمة من المرور في البحر الأحمر حاملة منتجات الشرق الأقصى لتصل إلى موانئ شبه الجزيرة العربية.[5]

---

(1) Chau Ju – Kua, Lbid., pp 130 – 133.

(2) OP. Cit, pp. 133, 136.

(3) OP. Cit, pp. 195 – 196.

(4) ولمعرفة المزيد عن ما تقدم انظر:، جعفر كرار: مرجع سابق، ص78 – 74.

(5) للمزيد عن موقع عدن وأهميتها التجارية عالميًّا انظر:، شوقي عبدالقوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، 176 – 173.



- عهد أسرة يوان (1271 – 1368م):

شهدت العلاقات التجارية والثقافية بين الصين ومعظم البلدان العربية ازدهارًا كبيرًا، وواصل أباطرة الصين في عهد هذه الأسرة منح العرب والمسلمين معاملة تفضيلية وامتيازات واسعة في الصين، وإلى جانب اهتمام الصينيِّين بأحوال العرب، وأيضًا واصل الجغرافيون في هذه المرحلة اهتمامهم ورصدهم لأحوال الصين.(1) ونلاحظ أن عدن في تلك المرحلة أصبحت مركزًا لاستيراد الخزف الصيني، وكان هذا الميناء لا يزال في ذلك الوقت يحتفظ بموقعه كميناء تجاري مهم مع الصين، إذ يقول شيخ الربوة: أن عدن "هي فرضة لما يرد من مراكب الصين والهند وكرمان وفارس وعمان".(2) وصفوة القول أن ثمة إجماعًا بين السجلات الصينية والكتابات العربية والأجنبية على أن الإسلام حقق قفزة أوسع في الصين في ظل عصر مملكة يوان المغولية (1368 – 1271) التي تربّعت على عرش الصين بعدما أطاح قو بلاي خان - حفيد جنكيز خان بحكومة أسرة سونغ.(3)

- عهد أسرة مينغ – Ming:

أسس حكام أسرة مينغ عاصمتهم في (نانكج) في المنطقة الاقتصادية الواقعة شرق وسط البلاد، وأول أباطرة هذه الأسرة (هونج وو – Hung Wu)، وهذه هي المرحلة التي شهدت فيها العلاقات بين الصين وبلاد العرب اتصالًا إنسانيًّا ودبلوماسيًّا كثيفًا ومباشرة، إذ ترصد لنا المصادر الصينية ولاسيما كتاب تاريخ أسرة مينغ الملكية، عددًا معتبرًا من السفارات الدبلوماسية التي وردت من حكام وأمراء شبه الجزيرة

---

(1) ابن بطوطة: مهذب رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، القاهرة1933م، ج2، ص255 – 254. وزكريا بن محمد القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر، 1960م، ص54 – 46.

(2) شمس الدين بن عبدالله محمد أبو طالب الأنصاري الدمشقي المعروف بشيخ الربوة: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، بطرسبورغ 1865م، ص216.

(3) توماس أرنولد: الدعوة إلى الإسلام، ترجمة د. حسن إبراهيم وعبدالحميد عابدين، ص335، منقول عن هويدي، الإسلام في الصين، ص59 – 58.



العربية، وعددًا مقدَّرًا من السفارات الصينية الواردة إلى هذه البلاد. وكانت الصين قد شنت خلال المدة (1405 – 1433).التي تصادف مدة حكم الأباطرة Cheng Zu (1403 – 1425) و(1425 – 1435) Ren Zong Xuan Zomg، حملتها الدبلوماسية الرئيسة مع شبه الجزيرة العربية، وذلك عندما أرسل أباطرة الصين البحَّار المسلم Zheng He كرسول صداقة لكثير من البلدان في آسيا وأفريقيا، حيث قام بسبع رحلات استكشافية خلال 28عامًا.[1] زار خلالها الكثير من دول وإمارات شبه جزيرة العرب، ويحفظ لنا كتاب أسرة مينغ Ming Shi الكثير من المعلومات القيمة عن التبادل الدبلوماسي والثقافي والتجاري بين الصين وشبه جزيرة العرب خلال تلك المدة. يقول هذا الكتاب إن Zheng He قد زار عدن سنة 1416م فقابله ملك عدن بإرسال بعثة إلى البلاد الصينية مع خطاب وهدايا ثمينة. وأوفد الإمبراطور الصيني بدوره ذلك البحَّار نفسه إلى بلاط ملك عدن المسمى Mo – Li – ke – Na – Si – Er (أي مالك الناصر) المنتمي إلى الأسرة الرسولية التي حكمت اليمن في المدّة الممتدة بين 1254 – 1229م، وقد وصلت تلك البعثة إلى عدن سنة1430م[2]، وحسب ما يذكر كتاب تاريخ أسرة مينغ فإن أربع بعثات يمنية زارت الصين خلال حكم أسرة Ming.[3]

وتحفظ لنا المصادر العربية أيضًا بعض المعلومات حول التبادلات التجارية والدبلوماسية والثقافية التي كانت تجري على طول الحزام الثقافي بين الصين والبلدان العربية إبَّان حكم أسرة مينغ الملكية في الصين، إذ يشير المقريزي أيضًا في حوادث 835هـ/ 1431م إلى وصول عدة مراكب صينية قادمة من ميناء عدن إلى ميناء جدة.[4]

(1) انظر: جوزيف نيدهام: موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، مرجع سابق، ص105 – 103.

(2) ولمزيد من التفاصيل عن العلاقات الصينية اليمنية لاسيما بعدن في عهد الدولة الرسولية في عهد السلطان المظفر يوسف والسلطان الناصر.. انظر: محمد يحيى القيفي: الدولة الرسولية في اليمن، ط1، الدار العربية، بيروت، 2005م، ص189 – 180.

(3) جعفر كرار: مرجع سابق، ص97 – 96 منقول عن: Louise Levathes، (1994)، Chapter 324.

(4) أبو العباس تقي الدين أحمد المقريزي: السلوك لمعرفة دول الملوك، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1972م، ج4، ص873 – 872.



وهكذا نجد أن الكثير من المناطق العربية ومنها عدن قد احتفظت بعلاقاتها الدبلوماسية والتجارية مع الصين طوال القرن16م، بل تعززت تلك العلاقات لاحقًا، وفي تلك المرحلة ظهرت عدة كتب صينية تطرقت إلى تلك العلاقات، وإلى الأوضاع في شبه الجزيرة العربية (الجغرافية والاجتماعية لاسيما على مكة والمدينة وظفار وعدن.[1]

- من عهد أسرة جهنغ حتي قيام جمهورية الصين الشعبية:

في أوائل القران17م كان وضع حكومة أسرة مينغ آخذًا في التدهور، حتى حل مكانهم حكم أسرة جهنغ - Chhing، وهي ذاتها أسرة (مانجو) أو (مانشو).[2] وقد استمر الطرفان العربي والصيني محافظين على العلاقات التجارية والثقافية منذ أسرة جهنغ (1912 - 1643م) وحتى قيام جمهورية الصين الشعبية في أكتوبر 1949م، لاسيما والمسلمون الصينيون ظلوا يحافظون على جسر الصداقة على طول الحزام التجاري والثقافي لطريق الحرير القديم، وتوالت الوفود والزيارات بين الطرفين، لاسيما زيارات مسلمي الصين إلى البلدان العربية حتى قيام جمهورية الصين الشعبية في عام 1949م لتبدأ مرحلة جديدة في تاريخ الحزام الثقافي بينهم.[3]

ومن شواهد وأدلة العلاقات والتبادلات بين العرب والصين على طول الحزام، فإلى جانب المصادر الصينية والعربية نجد الأرض أيضًا قد حفظت لنا الكثير من الشواهد التي تقيم الدليل على ذلك التواصل، كالعثور على عدد كبير من القطع النقدية والأواني المنزلية التي عثر عليها الآثاريون على طول الساحل الممتد من البصرة إلى عدن وغيرها من المناطق، وعلى جه الخصوص منطقة عدن عثر الآثاريون فيها على الكثير من الخزف الصيني الذي يرجع إلى عدة عصور صينية، ومنها خزف صيني يرجع إلى القرن (13 - 16م).[4]

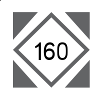
---

(1) جعفر كرار: مرجع سابق، ص99.

(2) جوزيف نيدهام: المرجع السابق، ص 99 - 101.

(3) جعفر كرار: مرجع سابق، ص99 - 101.

(4) جعفر كرار: مرجع سابق، ص103 - 101. وانظر: Zhuung Jing – Hui, (1984), p. 196.



ومما تقدم نخلص إلى أن العرب والصينيِّين لم يبنوا حزامًا اقتصاديًّا على طريق الحرير القديم فحسب، بل إنهم بنوا أيضًا حزامًا ثقافيًّا نشطًا وثريًّا أسهم في جعل التبادلات الاقتصادية والتجارية أمرًا ممكنًا، كما أسهم في بناء مناخ للتعايش الثقافي والحضاري سهل انسياب البضائع والأفراد والاتصالات الإنسانية.

لقد حمل بناة الحزام الثقافي الأول فهما إنسانيا رفيعا حيث احترموا الديانات والثقافات المنتشرة على طريق الحرير، وحملوا مع السلع الديانات، والموسيقى، والعقاقير، والشعر، والمدارس، والتضامن الإنساني. نمت بفعل هذه المفاهيم التي رسخها الحزام الثقافي الأول التجارة وازدهرت المدن واستوعبت الشعوب على طول الحزام والطريق اختلاف الثقافات واللغات واحترمت الأديان فازدهرت الأسواق.

لقد شجع هذا المناخ الجديد على طول الحزام الثقافي الاتصالات الإنسانية، وتدفق العلماء والمؤرخين والجغرافيين والخبراء والدعاة والمبشرين والفنانين جنبًا إلى جنب مع المبعوثين الدبلوماسيين، وكشفت هذه الدراسة عن تلاقح وتبادل ثقافي ثري وسلمي بين الثقافتين العربية والصينية امتدادًا لقرون طويلة. ولقد بنت أجيال العرب والصينيِّين الحالية حوارها الثقافي والحضاري الراهن على ذلك التراث الثري.

إن المطلوب من الأجيال الجديدة المنشغلة ببناء الحزام والطريق أن تبني أيضًا حزامًا ثقافيًّا جديدًا يسهم في تعزيز التواصل الإنساني والثقافي، حيث يحدثنا التاريخ أن بناء حزام تجاري وثقافي على طول الطريق سيسهم حتمًا في السلام والاستقرار والازدهار الاقتصادي على طول الحزام والطريق الجديد.

عدن وطريق الحرير – في سياق العلاقات العربية الصينية:

عاشت عدن عهود طريق الحرير القديم، إذ كانت في الماضي البعيد أحد الممرات والمحطات المهمة التي سلكتها العيد من الرحلات التجارية، والشواهد التي تؤكد ذلك عثور الآثاريين على طول الساحل الممتد من البصرة إلى عدن، بل وفي منطقة عدن بعينها العثور على الكثير من القطع النقدية والخزف الصيني الذي يرجع تاريخه إلى عدة عصور. وليس هذا أمرًا مبالغًا فيه، بل هو حقيقة تاريخية.



وعلى الرغم من جدب أرض عدن، وقلة توافر المياه العذبة، وشدة القيظ والحرارة التي اشتهرت بها؛ فقد حظيت بما لم تحظ به موانئ كثيرة، وعلى سبيل المثال المقابلة لها على الخليج، مثل جيبوتي وزيلع وبربرة وغيرها.[1] ويرجع ذلك إلى موقع عدن الجغرافي المهم على مدخل الخليج الذي يعدّ الحد الفاصل بين سير عابرات المحيط الضخمة المحملة بالتوابل والأعشاب الطبية واللبان الجاوي وصمغ اللَّك وأخشاب الصندل، وإلى غير ذلك من السلع، بالإضافة إلى سفن البحر الأحمر الأصغر حجمًا، التي تحمل البضائع المصرية والأوروبية مثل: النحاس والزئبق، والصبغة الحمراء والمرجان، والمنسوجات الصوفية والحريرية وغيرها. وتلتقي هذه وتلك في عدن لتبادل السلع، فهي مجمع تجارات عالمي المحيط والبحر المتوسط. وإن كان ذلك لم يمنع بعض السفن الضخمة من المرور في البحر الأحمر حاملة منتجات الشرق الأقصى لتصل إلى جدة.[2] هكذا كانت موانئ بلادنا في عصر السيادة الإسلامية وقبله (قنا والشحر والمكلا)، وعلى وجه الخصوص عدن كانت وماتزال جسرًا بين الشرق والغرب وممرًّا بين آسيا وأفريقيا، وأوروبا، ورواقًا يؤدي بين المحيط الهندي والبحر المتوسط من جهة، والبحر الأحمر والخليج العربي من جهة أخرى.

أما في مرحلة السيادة البريطانية على عدن (1967 - 1839م) فقد شهد ميناء عدن خلال الاحتلال البريطاني تحولات اقتصادية، أهمها حركة الملاحة والسفن المترددة على الميناء من أغلب أنحاء العالم، إما للتموين أو لنقل البضائع الواردة والصادرة، أو التي يعاد تصديرها (الترانزيت) إلى الدول الأجنبية والمجاورة، إضافة إلى بدء حركة التصنيع بكافة أنواعها، فمثلًا: في المدة بين (1914 - 1855م)، وفي هذه المرحلة التاريخية كان ميناء عدن يعدّ من أكثر الموانئ حركة ملاحية، فقد كانت ترسو ابتداء من

---

(1) شوقي عبدالقوي عثمان: تجارة المحيط الهندي..، مرجع سابق، ص174.

(2) شوقي عبدالقوي عثمان: تجارة المحيط الهندي..، مرجع سابق، ص174. ولمعرفة المزيد عن أهمية ميناء عدن الاستراتيجية والاقتصادية انظر:، خالد سالم باوزير: ميناء عدن، ط1، دار الثقافة العربية - الشارقة ودار جامعة عدن2001م، ص89 - 82. وانظر: هيكنوبتام: Heikanobotham: Adan .Constable, London1958, 12

سنة 1855م أكثر من ألف سفينة تجارية كبيرة ومتوسطة وصغيرة الحجم، ومع مرور الزمن ازداد عدد السفن الوافدة إلى عدن، لذا ازداد اهتمام بريطانيا بالميناء وتطويره، بل قررت جعله ميناءً حرًّا.[1] وهكذا استمرت حركة الملاحة بوتيرة متزايدة مع بعض التراجع في بعض السنوات كسنوات الحرب العالمية الأولى، ولكن سرعان ما يعود لميناء عدن نشاطه الملاحي التجاري، فمثلًا: في المدة (1955 – 1946م) أصبح ميناء عدن من بين أهم الموانئ حركة ونشاطًا ملاحيًّا في العالم بعد تحسين منشآته وتنظيم إدارته واستمرار العمل بقرار حرية التجارة فيه، أما بالنسبة لجنسيات السفن القادمة إلى عدن فهي عديدة، إذ تأتي إليها السفن من بريطانيا وإيطاليا وألمانيا والولايات المتحدة وفرنسا، ومن الدول الآسيوية كاليابان والصين وغيرها.[2] واستمرت حركة الملاحة في ميناء عدن على هذا الحال بين الصعود وانحسار حتى يومنا هذا.

الخلاصة:

وفي الختام.. وبعد أن عرفنا أهمية موقع عدن ونشاطها الملاحي التجاري عبر التاريخ.. نصل إلى بعض الأسئلة المهمة التي تفرض نفسها وهي:

ماذا عن المبادرة الصينية – مبادرة الحزام والطريق؟

وهل طريق الحرير الجديد بمثابة مشروع مارشال(*) آخر سيمكن الصين من ضمان موطئ قدم لها في الشرق الأوسط إلى جانب النفوذ الأمريكي والروسي، أم هو مشروع سياسي طويل النفس بوجه اقتصادي ينتظر الظروف المواتية ليفصح عن أهدافه؟؟ الواضح أن الصين تؤكد على البعد الاقتصادي للمشروع ضمن أبعاده الثقافية وقيمه

(1) خالد باوزير: المرجع السابق، ص266 – 265.

(2) خالد باوزير: المرجع السابق، ص271 – 269.

(*) مشروع مارشال: هو المشروع الاقتصادي لإعادة تعمير أوروبا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، الذي وضعه الجنرال جورج مارشال رئيس هيئة أركان الجيش الأمريكي في أثناء الحرب، وهو بمثابة مبادرة اقتصادية لإعادة تعمير أوروبا، ومن ثم الإسهام في التكامل الأوروبي، وإلغاء العوائق التجارية، وإنشاء مؤسسات هادفة إلى تنظيم الاقتصاد.. انظر: المشروع في ويكبيديا – موقع إلكتروني.



السياسية العامة، وأنه يهدف إلى تحقيق منافع مشتركة لجميع من يشملهم طريق الحرير الجديد.

إن الصين في الوقت الراهن لديها رؤية اقتصادية واضحة، ولكنها لم تستكمل الرؤية السياسية التي يمكن أن يحلها هذا المشروع أو يستظل بها في علاقة وثيقة على المدى الطويل، فالمشروع المطروح ينبغي أن يحمل مجموعة من القيم السياسية كي يستمر ولا ينحصر في تبادل البضائع والمنافع الاقتصادية فقط، لأن التناقضات السياسية قد تعرقل مساره[1].

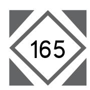
وعلى أساس ما تقدم من جهود ومبادرات ومنتديات دولية لاسيما الصينية جاء تفاعل الدول العربية مع مبادرة طريق الحرير الجديد التي أطلقتها الصين إيجابيًّا إلى حد ما، أي أنها دون الطموح الصيني، ولعل ذلك بسبب الاضطرابات السياسية التي يشهدها العالم العربي.. وهنا نجد أنفسنا أمام هذا السؤال المهم، ماذا عن بلادنا، هل تفاعلت مع المبادرة، أم تنوي أن تتفاعل معها؟ وهل الانخراط في هذه المبادرة سيعيد لموانئنا لاسيما ميناء عدن حيويتها وأنشطتها الملاحية وارتباطها بطريق الحرير الجديد؟ وهل من السهل الإجابة عن هذه الأسئلة؟

- لذلك نوصي بأن تكون بلادنا متتبعة لتلك الجهود الدولية المستمرة لاسيما الجهود الصينية والعربية لمشروع الجزام والطريق (طريق الحرير الجديد)، بل يجب أن تتفاعل بلادنا كالعديد من الدول العربية لاسيما المجاورة (كدول الخليج العربي) مع مبادرة طريق الحرير الجديد حتى نرى عدن ضمن نطاق هذا الطريق.

---

(1) شفيق شقير: طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، خلاصة مداخلات ندوة "مبادرة الحزام والطريق والتعاون الصيني العربي" معهد دراسات الشرق الأوسط، في جامعة شنغهاي للدراسات الدولية، في 24 أبريل 2017م.. انظر: موقع مركز الجزيرة للدراسات، 3 مايو 2017م. وانظر: كلمة الرئيس الصيني في مقر جامعة الدول العربية كما نقلتها وكالة شينخو الصينية الرسمية، 21 يناير 2016م، وفي الموقع الصيني الرسمي (CCTV).

- كما نوصي بأن تسعى بلادنا إلى تطوير علاقاتها بالصين، والتفاعل مع مبادراتها مبادرة الحزام والطريق، لاسيما، وأنه يهدف إلى تحقيق منافع مشتركة لجميع من يشملهم طريق الحرير الجديد.
- بل مطلوب من أجيالنا الحاضرة والقادمة أو المستقبلية أن تكون منشغلة بهذه المبادرة الصينية، وببناء هذا الحزام والطريق الاقتصادي والثقافي المهم الذي سيعزز التواصل الإنساني والحضاري.



المصادر والمراجع:

- التوراة، سفر حزقيال.
- القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج5، تحقيق نبيل خالد الخطيب، ط1، دار الفكر، بيروت1987م.
- وأحمد بن فضل العبدلي: هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، ط2، دار العودة بيروت، 1980م.
- محمد كريم الشمري: عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية (1229 – 1083م)، ط1، دار جامعة عدن، 2004م.
- سعيد الأفغاني: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ط2، دار الفكر، دمشق، 1960م.
- فيصل السامر: الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، ط1، بغداد، 1977م.
- جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة السيد يعقوب بكر، مطبعة دار الكتاب العربي، القاهرة.
- المقدسي، أبو عبدالله محمد بن أحمد (390هـ): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مكتبة مدبولي، ط، 3، القاهرة، 1991م.
- وابن خرداذبه: المسالك والممالك، تحقيق دي جويه، مطبعة بريل1889م.
- بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبدالله (941 – 870هـ): تاريخ ثغر عدن، تحقيق: أومسكين لوفجرين، دار التنوير، بيروت، 1986م.
- الحميري، أبو عبدالله محمد: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: د.إحسان عباس، بيروت، 1975م.
- جوزيف نيدهام: موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، ترجمة محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995م..
- تشوشاو: بحث حول علاقات العرب والصين في عهد أسرة سونغ، مجلة بناء الصين، يونيو1979م.
- القيفي، محمد يحيى: الدولة الرسولية في اليمن، ط1، الدار العربية، بيروت، 2005م.



- أبو العباس تقي الدين أحمد المقريزي: السلوك لمعرفة دور الملوك، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1972م.
- ابن بطوطة: مهذب رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، القاهرة1933م، ج2.
- القزويني: زكريا بن محمد: آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر، 1960م.
- شمس الدين بن عبدالله محمد أبوطالب الأنصاري الدمشقي المعروف بشيخ الربوة: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، بطرسبورغ 1865م.
- توماس أرنولد: الدعوة إلى الإسلام، ترجمة د.حسن إبراهيم وعبدالحميد عابدين وإسماعيل النحراوي، ب.ت.
- شوقي عبدالقوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، 176 - 173.
- تشوشاو: بحث حول علاقات العرب والصين في عهد أسرة سونغ، مجلة بناء الصين، يونيو1979م.
- محمد أحمد محمد: عدن من قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية، ط1، دار الثقافة العربية، الشارقة، ودار جامعة عدن، 2001م.
- عبد الله محيرز: رحلات الصينيِّين الكبرى إلى البحر العربي (1433 - 1405م)، دار جامعة عدن، 2000م.
- الهمداني: صفة جزيرة العرب، ط1، صنعاء، 1995م، ص94. وبامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ط2، بيروت 1986م.
- جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط1، بيروت 1971م، ج7.
- حميد العواضي وعبداللطيف الأدهم: بلاد اليمن في المصادر الكلاسيكية، ط1، الثقافة والسياحة، صنعاء 2001م.
- سيد رشدي محمد: العرب في مصر قبل الإسلام، دراسة تاريخية حضارية، مصر، ب.ت.
- أغناطيوس كراتشو فسكى: تاريخ الآدب الجغرافي، تعريب صلاح الدين هاشم، القاهرة، (1963م).
- جمال حمدان: جغرافيا اليمن، عالم الكتب، القاهرة، ب.ت.



- عبد الستار عثمان: المدينة الإسلامية، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والعلوم والآداب، الكويت، 1988م.
- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب (ت284ه): تاريخ اليعقوبي، دار الفكر، بيروت، 1955م.
- الاصطخري، أبى إسحاق الفارسي (النصف الأول من القرن 4ه): المسالك والممالك، تحقيق محمد عبدالعال، مراجعة شفيق غربال، دار القلم، 1961م.
- غوستاف لوبون: حضارة العرب، ترجمة عادل زعيتر، ط4، (1964م).
- محمد عبد اللطيف البحراوي: فتح العثمانيين عدن 1538، رسالة ماجستير قدمت لكلية الآداب - جامعة القاهرة (1954م).
- الريحاني، أمين: ملوك العرب، طبع دار الريحاني، ج1، بيروت، ط4، 1960م.
- خالد سالم باوزير: ميناء عدن.. دراسة تاريخية معاصرة، ط1، دار الثقافة العربية - الشارقة، دار جامعة عدن، (2001م).
- بشير زهدي: طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل التجارية، مجلة دراسات تاريخية، العددان (40، 39)، السنة (12)، دمشق، كانون الأول 1991م.
- ساطع محلى: مجلة دراسات تاريخية، العددان (40، 39)، سوريا، 1991م.
- باتريشيا كرون: تجارة مكة وظهور الإسلام، ترجمة آمال محمد الروبي ومحمد بكر، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ط1، 2005م.
- محمد أحمد محمد: عدن قبيل الإسلام وحتى إعلان الدولة العباسية (عن تجارة قريش والإيلاف..)، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة ودار جامعة عدن، ط1، 2001م.
- محمد حرب فرزات:
  - حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين والشام، مجلة دراسات تاريخية (العددان 39، 41) كانون الأول 1991م.
  - العلاقات الحضارية بين بلاد الخليج العربي وشبه القارة الهندية، مجلة دراسات تاريخية (السنة 11) العددان (38، 37)، أيلول - كانون الأول 1990م.
- الموسوعة العربية الميسرة، دار إحياء التراث، المجلد الأول، ص 955، والمجلد الثاني، ص 1914.



- أندرية ميكل: جغرافيا دار الإسلام البشرية، ترجمة إبراهيم خورى، ج2، وزارة الثقافة، دمشق 1985م.
- شوقي، عبدالقوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (661، 1498م)، عالم المعرفة، عدد 151، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، يوليو، 1995م.
- محمد بن هاوي باوزير:
  - كراسات في تاريخ حضرموت وتراثها، ط1، دار الوفاق للدراسات والنشر، عدن، 2014م.
  - عدن في أدبيات صاحب الطواف حول البحر الإرتيري - القرن الأول الميلادي، من كتاب ندوة عدن في أدبيات الرحالة وكتابات المستشرقين، ط1، مركز عدن للدراسات والنشر، عدن، 2020م.
- ملف طريق الحرير: تلاقي الشعوب والحضارات على طريق الحرير، مجلة دراسات تاريخية، السنة (12) العددان (40، 39)، دمشق، كانون الأول 1991م.
- مجلة العربي: ملف عن طريق الحرير، العدد (665) وزارة الإعلام، الكويت، أبريل 2014م.
- المعرفة (كتاب): الاتصالات والمواصلات، الناشر شركة تراد كسيم، سويسرا، جنيف.
- جين تشونغ جيه - شمس الدين: الإطار التاريخي والثقافي للعلاقات العربية - الصينية، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد (459)، لبنان، بيروت، أيار / مايو 2017م.
- جعفر كرار أحمد: (جامعة الدراسات الدولية في سنغهاي - مركز دراسات الشرق الأوسط)، الحزام الثقافي - تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، مجلة المستقبل العربي (مايو 2017م).
- عبد الرحمن ناجونغ: مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطى، مطبوعات معهد اللغات الأجنبية في بكين، 1978م.
- فهمي هويدي: الإسلام في الصين، كتاب عالم المعرفة، العدد 43، الكويت، يوليو 1981م.
- شفيق شقير: طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، موقع إلكتروني، موقع مركز الجزيرة للدراسات، 3 مايو 2017م.



مراجع أجنبية:

- Wilfred H. Schoff, w: The Peripuls of The Erythraen Sea No York, (1912).
- Water Field: Sultans of Aden, Jon Muray, London, 1968.
- Graham: Greet Britain in The lndyan Osean, Astudy of Maritime Enterbrise (1810 - 1850), Oxford at The Clarendon Press 1967.
- Thomas de Galiana: Dictionnaire des Decouvertes Scientifiaues L 18 Larousse paris 1968.
- Pierre Grimal: Lavie ARome dans L' (antiauite P.U.F.P.
- Heikanobtham: Adan Constable.London, 1958.
- Chau Ju - Kua, His Work on The Chinese and Arab Trade in The Twelfth and Thirteen Century Chu - Fan - Chi.i.
- Zhuang Jing -Hui, Translated Papers (Shanghai: Shanghai Tranlations Publishing house, 1984).



الأمن والتنمية في عدن



أ.د. قاسم المحبشي

تعد المدينة بوصفها ظاهرة جغرافية اجتماعية تاريخية قديمة قدم الحضارة البشرية؛ من أعقد الموضوعات العلمية في الدراسات الإنسانية والاجتماعية، بما تنطوي عليه من بنية شديدة التركيب، تتكون من شبكة هائلة من الأنساق، والعناصر، والممارسات، والعلاقات، والقيم، والخصائص، والوظائف، والأبعاد، ومنها: (البعد الجغرافي المورفولوجي، والبعد السوسيولوجي، والبعد السياسي، والبعد الثقافي الفكري والفني والأدبي، والبعد الاقتصادي، والبعد القيمي الأخلاقي والجمالي، والبعد الديني، والبعد المدني... إلخ). وهي لذلك تقع على تخوم عدد واسع من العلوم الإنسانية والاجتماعية والثقافية. ورغم أهمية المدنية إلا أنها لم تحظَ بما تستحقه من البحث والدراسة العلمية المنهجية الجديرة بالقيمة والاعتبار؛ إذ لاتزال المدينة (معناها، وبنيتها، وخصائصها، ووظائفها، وشروطها، وقيمها...إلخ)؛ في الثقافة العربية الراهنة من المجاهيل الكبرى؛ إذ قلَّما يجد الباحث في شؤونها كتابات علمية منشورة في الدوائر الأكاديمية والثقافية، فضلًا عن الشبكة العنكبوتية. وحينما يواجه أحدنا سؤال بسيط: ماهي المدينة على وجه التحديد؟ يصيبه الارتباك والتلعثم ويكتشف جهله بالجواب! ويكتفي بالقول: إنني أعرفها ولا أعرف ماهي؟

ومدينة عدن واحدة من المدن القليلة في التاريخ الإنساني التي احتفظت ولازالت بأهميتها الاستراتيجية الإقليمية والعالمية، وقيمتها السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية، والدينية، والعلمية، والأخلاقية، والجمالية، والمادية، والرمزية في السياقات المحلية، وذلك بما تتفرد به من سمات وخصائص، طبيعية، وجغرافية،

وتاريخية، وثقافية، وحضارية، ومدنية. وقد مثلت عدن في العصر الحديث أنموذجًا رائعًا للحداثة والمدنية؛ وذلك بفضل تماسها المبكر مع قوة الحداثة الإنسانية، ونظرًا لموقعها الاستراتيجي، ظلت على الدوام عرضة لمخاطر وتحديات أمنية متنوعة ومركبة، ومحل أطماع وتجاذب قوى الهيمنة الدولية والإقليمية والمحلية، وهو ما جعل أمنها واستقرارها باستمرار ليس شأنًا محليًا (يمنيًا) فحسب، بل شديد الصلة بالأمن والاستقرار الإقليمي والعالمي. ويعود الفضل في ذلك ليس فقط إلى كونها مستعمرة بريطانية، ولكن يعود جزء كبير من الفضل في ذلك إلى ازدهار مينائها ملاحيًّا وتجاريًّا بحيث غدا ثالث أهم ميناء في العالم في حينها، وفي سياقه ازدهرت مظاهر الحياة المدنية الحديثة على مختلف الصُعد الاقتصادية الاجتماعية والثقافية والمدنية، ففيها تأسست أول وكالات التجارة العالمية، والغرف التجارية فضلًا عن خدمات البنية التحية؛ الكهرباء، والماء، والمدارس، والمستشفيات، والمطارات، والتخطيط العمراني الحديث، والموصلات، والاتصالات، والبريد، والبرق، والهاتف، والإذاعة، والتلفزيون، والصحافة، والأحزاب المدنية والنقابات العمالية. وعلى مدى أكثر من قرن من الزمن، تمكنت بريطانيا من إعادة تشكيل مدينة عدن على صورتها بما جعلها أشبه بجزيرة الأحلام المعزولة عزلًا شديدًا عن محيطها شديد التخلف.

وتعود قصة عدن كمركز تجاري عريق إلى أكثر من 3000 سنة. حيث قام ماركو بولو وابن بطوطة بزيارة مدينة عدن في القرنين الحادي عشر والثاني عشر. وفي عام 1800م تطور ميناء عدن وبدأ بتقديم خدمة التزود بالوقود، الفحم والمياه للسفن البخارية. اتسعت الخدمات المقدمة من قبل الميناء ولاسيما بعد فتح قناة السويس عام 1869م، ليصبح ميناء عدن عام 1950م، واحدًا من أكثر الموانئ ازدحامًا لتموين السفن بالوقود، ومركزًا للتسوق والتجارة في العالم. كانت الصنادل تقوم بنقل البضائع بين السفن الراسية في الميناء الداخلي والأرصفة، بينما تقوم السفن الشراعية بنقل البضائع من والى الموانئ الإقليمية.

تم بناء مصفاة عدن وميناء الزيت في منتصف الخمسينيات من القرن الماضي؛ لاستقبال النفط وتكريره من دول أخرى، وتوفير مختلف درجات الوقود التي تحتاجها السفن التي ترسو في الميناء، مما يعزز نجاح ميناء عدن المتنامي كمركز وقود "بمسافة متوسطة" بين أوروبا وشبه القارة الهندية والشرق الأقصى، فالتعليم في عدن الذي كان أقدم عهدًا، وأكثر تقدمًا، وأوسع انتشارًا، ارتبط منذ بداية الاحتلال البريطاني بحاجة البريطانيين والجاليات الأجنبية، وظل يسير قبل سنة 1937، على نمط النظام الهندي، ثم فصل عنه بعد تلك السنة عندما أصبحت عدن ترتبط مباشرة بوزارة المستعمرات البريطانية. ولأسباب سبق ذكرها، شهدت عدن خلال المدة الممتدة بين عامي 1946 - 1960، زيادة محسوسة في معدل التعليم بلغت 60% للأولاد، و40% للبنات، وهبطت معدلات الأمية خلال تلك المدة إلى 60%. وحسب التقرير السنوي لحكومة الاتحاد لسنة 1965، فقد وصل إجمالي المدارس في عدن في تلك السنة إلى 38 مدرسة ابتدائية، 12 مدرسة مدعومة من الحكومة، وخمس مدارس خاصة غير مدعومة، ويدرس في كل تلك المدارس 14600 طالب وطالبة. أما المدارس المتوسطة، فقد بلغت 23 مدرسة، 10 مدارس تتلقى دعمًا من الحكومة وخمس مدارس خاصة، يدرس في جميعها 7100 طالب وطالبة. وبلغ عدد المدارس الثانوية 13 مدرسة، خمس مدارس منها تتلقى دعمًا حكوميًّا، وثلاث مدارس خاصة، ويدرس في تلك المدارس الثانوية في ذلك العام 2900 طالب وطالبة. وفضلًا عن ذلك فقد كان في عدن في تلك المدة أربعة معاهد بعد الثانوية جميعها حكومية، وتضم حوالي 800 طالب وطالبة.

ومن الإنصاف الإقرار بأن الاستعمار البريطاني قد أحدث تحولًا إيجابيًّا في نظام التعليم بعدن في خدمة النخب الأرستقراطية، وما زال كبار السن الذين ولدوا وعاشوا في تلك المرحلة يتذكرون مدارسهم بشوق وحنين المحبين. إذ إن ولاية عدن أدخلت في 1964، نظام الخدمات الطبية لتلاميذ المدارس، فخصصت عددًا من الممرضين والممرضات وفنِّيي الأسنان لزيارة المدارس، وتقديم الرعاية الصحية الأولية للتلاميذ المحتاجين لها، وإحالة الذين كانوا يحتاجون الفحص الطبي الدقيق إلى المراكز

والمستشفيات الطبية. وفي شهر نوفمبر/ تشرين الثاني من تلك السنة، أنشئت ثلاث عيادات لطب الأسنان، خاصة بتلاميذ المدارس في عدن، وكانت تفتح أبوابها ثلاثة أيام في الأسبوع، بحضور أطباء مختصين. وفضلًا عن ذلك، فقد كانت معظم المدارس الابتدائية الرسمية في عدن تقوم بتقديم الحليب المجاني يوميًّا لتلاميذها.

وبعد كل حساب، يمكن القول إن نظام التعليم الحديث في عدن الذي أتى به الإنجليز، كان عاملًا مهمًّا في ازدهارها المدني والتجاري والثقافي والإعلامي والفكري، التي لم تشهد مثله أي منطقة أخرى في شبه الجزيرة العربية، إذ أفضى إلى استيقاظ الوعي السياسي وتشكيل الروابط والكيانات السياسية، ومعه بدأت الحركة النسوية التحررية في عدن، وغير ذلك من عناصر وعلاقات وممارسات وبنيات وقيم ورموز الحياة الحديثة. وفي عدن تلك الأيام، ازدهرت الصحافة والإعلام المقروء والمرئي باللغتين العربية والإنجليزية؛ "فتاة الجزيرة"، و"الرقيب"، و"الأيام"، والإذاعة والتلفزيون، والمطابع والمكتبات، وغير ذلك. وأنجب التعليم في عدن عددًا من النخب المتعلمة عالية التأهيل منهم؛ المحامي محمد علي لقمان، والإعلامي محمد علي باشراحيل، والتربوي محمد عبده غانم، والأكاديمي عبدالله فارع فاضل، والمفكر السياسي عبدالله باذيب، وأحمد عمر بن سلمان، وغيرهم من الأطباء والطبيبات والمهندسين والمعلمات والإعلاميين والفنانين والأدباء والكتاب الذين لا يتسع المجال لذكرهم. وكل هذه المقومات التي توافرت لعدن أهّلتها لأن تكون أشبه بـ "مدينة أحلام" عند أناس ذلك الزمان، بمن فيهم عرب شبه الجزيرة؛ لهذا كان ينشد الناس دومًا: عدن عدن يا ليت عدن مسير يوم... شاسير به ليلة ولا ارقد النوم.

كل هذه المقومات التي جعلت من عدن مدينة السلام والأحلام كانت بدون شك حصيلة الأمن العام الذي سادها في تلك الأعوام.

الأمن – لغة – ضدّ الخوف، فهو الطمأنينة التامة على النفس والمال. قال ابن منظور: (أمن، يأمن، أمنًا، وأمانًا ضد الخوف)، وفي التنزيل العزيز: ﴿وَءَامَنَهُم مِّنۡ خَوۡفِۭ﴾ والأمن في المنظور الإسلامي يبيّنه القرآن الكريم في مواضع عديدة، ليشير إلى

معاني مختلفة منها الأمان وعدم الخوف والطمأنينة والوثوق، لقوله تعالى: ﴿فَلْيَعْبُدُواْ رَبَّ هَٰذَا ٱلْبَيْتِ ۝٣ ٱلَّذِيٓ أَطْعَمَهُم مِّن جُوعٍ وَءَامَنَهُم مِّنْ خَوْفٍ﴾. في هذه الآية الكريمة تقديم لغريزة الجوع على الخوف، لتبرهن في ذلك على أن الأمان من الخوف ينتج أولًا من خلال إشباع حاجات الفرد الغذائية، وكما هو معلوم أن حاجات الفرد تتدرج تبعا لأهميتها في صيرورة الإنسان واستمرار حياته، فهناك حاجات أساسية ينبغي إشباعها وإلا هلك الفرد، أو تعقد نفسيًّا، أو اتجه نحو مسارات انحرافية. فالأمن في أي مجتمع - حسب وظيفته - لا يتوافر إلا بعد حماية المصالح الحيوية لأفراد المجتمع. (وعُرّف الأمن على أنه نقض لحالة الخوف، ومعناه الطمأنينة والثقة وهدوء النفس، الناتج عن عدم الإحساس بالخوف من كل ما يُهدد الفرد من أخطار عمدية أو غير عمدية، طبيعية كانت أم بشرية والأمن في أساسه الاجتماعي "يعني غياب الخطر المادي والحماية من القلق النفسي، فهو إذن يتضمن جانبين، التحرر من الحاجة ومن الخوف." وعرفه البعض على أنه: "الكفاية المعيشية لأفراد المجتمع واكتسابهم لحقوقهم الأساسية والسياسية في الصحة والتعليم والعمل، وحمايتهم من ظروف الأزمات والطوارئ، فالكفاية الاقتصادية والمعيشية تعد عنصرًا من عناصر الاستقرار وحفظ التوازن النفسي والعاطفي"، أما العالم روبرت مكنمارا فيعرف الأمن بأنه "التطوير والتنمية سواء منها الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية في ظل حماية مضمونة.

من هنا نرى أن هناك علاقة وثيقة بين الأمن والتنمية، فالتنمية معنية بإزالة مختلف العقبات التي تعوق الحياة الإنسانية، وتقف حائلًا دون ازدهارها، وكما هو معلوم فإن مضمون فكرة التنمية البشرية واسع، ولها صفة "حمائية" لكونها متصلة بالتقدم والنمو والأمن الاجتماعي، من خلال الاهتمام المباشر بالخدمات والمؤسسات الاقتصادية والاجتماعية كافة.

ومفهوم الأمن الاجتماعي يُستخدم في بعض الأحيان ليُعبّر عن الضمان الاجتماعي أو برامج التأمين الاجتماعي، وتقديم الخدمات للشباب وللكبار والمسنين والمتقاعدين...إلخ



لكن مفهوم الأمن هو من السعة والشمول بحيث يتجاوز الضمان الاجتماعي والتأمين الاجتماعي، وهو يرمز إلى الحماية من خطر المرض والجوع والبطالة والجريمة والصراع الاجتماعي، والقمع السياسي، والمخاطر البيئية، فبالنسبة لمعظم الناس يمثل الأمن إشباع حاجاتهم الاقتصادية والحصول على أعمال، أو وظائف تؤمِّن لهم الحاجات الإنسانية الأساسية، وأن تكون أحياؤهم السكنية آمنة من الجريمة، وهو ما أكّد عليه الرسول الكريم بقوله: (من أصبح منكم آمنًا في سربه، معافىً في جسمه، معه قوت يومه، فكأنما حيزت له الدنيا بحذافيرها.

وقد عرّفته لجنة الأمن الإنساني على أنه "حماية أساسيات البقاء بطريقة ترقي من حقوق وحريات الإنسان".

فالفرد جوهر الأمن الإنساني، إذ يعنى بالتخلص من كافة ما يهدد أمن الأفراد السياسي والاقتصادي والاجتماعي، من خلال التركيز على الإصلاح المؤسسي، وذلك بإصلاح المؤسسات الأمنية القائمة، وإنشاء مؤسسات أمنية جديدة على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، مع البحث عن سبل تنفيذ ما هو قائم من تعهدات دولية، تهدف إلى تحقيق أمن الأفراد، وهو ما لا يمكن تحقيقه بمعزل عن أمن الدول.

أما كوفي عنان الأمين العام السابق للأمم المتحدة في تقريره للأمم المتحدة عام 2000 والمعنون بـ"نحن البشر"؛ فقد أعطى توصيفًا للأمن الإنساني كالآتي:

يتضمن أمن الإنسان بأوسع معانيه ما هو أكثر بمراحل من انعدام الصراعات العنيفة، فهو يشمل حقوق الإنسان، والحكم الرشيد، وإمكانية الحصول على التعليم، وعلى الرعاية الصحية، وكفالة إتاحة الفرص والخيارات لكل فرد لتحقيق إمكاناته، وكل خطوة في هذا الاتجاه هي أيضًا خطوة نحو الحد من الفقر، وتحقيق النمو الاقتصادي، ومنع الصراعات والتحرر من الفاقة وحرية الأجيال المقبلة في أن ترث بيئة طبيعية صحية هي اللبنات المترابطة التي يتكون منها أمن الإنسان وبالتالي الأمن القومي.

وتنطلق فرضيتنا الأساسية من أن ثمة علاقة ارتباط قابلة للقياس والضبط بين الأمن والتنمية البشرية، علاقة تبادلية التأثير والتأثر وجدلية التفاعل الإيجابي والسلبي. كما



نرى إن الأزمة الأمنية التي تعيشها عدن اليوم ليست قضية أمنية، بل هي حصيلة أسباب وشروط عديدة يمكن رؤيتها في المجالات الأخرى كالسياسة والحرب والعدالة الاجتماعية والظروف المعيشية والمشكلات المتراكمة من الماضي، فضلًا عن صراعات قوى الهيمنة المحلية والإقليمية والدولية في اللحظة الراهنة. فكيف حال عدن اليوم؟ وإلى أين سارت بها الأقدار؟ وما هي ممكناتها الجديرة بالأهمية والقيمة؟ وكيف يمكن النهوض بها وتجاوز أزمتها الراهنة؟ حول تلك الأسئلة وما يتصل بها من قضايا سوف نقارب موضوع ورقتنا في المحاور الآتية:

- عدن الميناء والمدينة
- عدن الأمن والتنمية
- الممكنات والتحديات
- نتائج وتوصيات

تحديد المفاهيم وتعريفها:

اهتمت الدراسات الثقافية والسوسيولوجية المعاصرة بتفسير علاقات الهيمنة والقوة في الخطابات والممارسات اللغوية، حيث يرى عالم الاجتماع الفرنسي نورمان ثيركلو في كتاب "الخطاب بوصفه ممارسة اجتماعية": "أن السياسة تكمن جزئيًا في الخلافات والصراعات التي تظهر في اللغة وعلى اللغة" (1). إذ إن الوحدات المعجمية والدلالية والتركيبية والبلاغية والمفهومية والاصطلاحية تجسد مصالح قوى اجتماعية وسياسية معينة، فعلى المستوى المعجمي (أي تعريف وتصنيف الأشياء والظواهر)، ألح الفرنسي ميشيل بيشو على الصفة الصراعية للكلمات بقوله: "كل الصراع الاجتماعي يمكن أن يتلخص في الصراع من أجل تعريف كلمة ضد تعريفًا آخر" (2)، هذا يعني أن الكلمات لا تملك قوة في ذاتها، بل تأتي سلطتها من خارج الخطاب، وهذا هو ما أوضحه عالم الاجتماع الفرنسي بياربورديو في كتابه المهم "السلطة والرمز" بقوله: "إن الخطاب الإقليمي هو خطاب أدائي، يهدف إلى فرض تعريف جديد للمكان وللحدود، باعتبار تعريفها مشروعًا يكرس معنى محددًا للإقليم وتصنيفه وتعريفه ضد تصنيفات

وتعريفات سابقة" (3) لقوى اجتماعية وسياسية مختلفة. من هنا تأتي ضرورة إعادة تحديد معنى كلمة عدن وتصنيفها وتعريفها؛ وذلك لأنه على ضوء تعريفنا للمعنى نحدد القيمة والأهمية التي تستحقها عدن، وضرورة أمنها لمصلحة المجتمع المحلي والإقليمي والدولي، وقبل ذلك لمصلحة وحاجة وحقوق أبناء عدن وأهاليها، الذين وجدوا أنفسهم في وضع فاجع ومخيف، بلا حول ولا قوة لمواجهة المخاطر الأمنية.

عدن الاسم والمعنى والدلالة:

ماذا نقصد باسم عدن؟.. هل نعني (العربية السعيدة)، حسب المصادر اليونانية القديمة، أم نقصد (ثالث ميناء عالمي) حسب كثير من الدراسات الحديثة، أم (عاصمة اتحاد الجنوب العربي) في خمسينيات وستينيات القرن الماضي، أم (عاصمة جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية) التي توحدت مع (الجمهورية العربية اليمنية) عام 1990م؟.. هل هي المحافظة الأولى بين ست محافظات جنوبية، أم هي المحافظة الثالثة بين إحدى وعشرين محافظة يمنية؟. هل هي فعلًا العاصمة الاقتصادية والتجارية (المنطقة الحرة)، أم هي قرية ساحلية وحديقة خلفية لقضاء الإجازات والنزهات؟ هل هي مدينة الحداثة والمدنية والنظام والقانون والصحافة والسلم والسلام والتسامح والتعايش والتعاون والاحترام وغير ذلك من الرموز الإنسانية الرشيدة؟، أم هي مكان للفيد والغنيمة والظلم والطغيان كرمز للهزيمة والفتح والانتصار في 7/7؟ إلى آخر هذه التعريفات المختلفة التي تعبر عن مصالح واستراتيجيات ورهانات قوى اجتماعية سياسية معينة.

ولمقتضيات هذه الورقة نقترح صياغة تعريفٍ إجرائيٍّ لعدن على النحو التالي:

عدن مدينة بحرية ملاحية وتاريخية، حداثية وتجارية عالمية، وعاصمة دولة سيادية، وفضاء كوسموبوليتكي للتعايش المدني الاثني والديني والثقافي والتجاري بين مختلف الشعوب والثقافات؛ إذ يعد ميناء عدن موردًا وطنيًا بإمكانات هائلة، ويوصف بأنه "بوابة اليمن إلى العالم"، وتستمد مدينة عدن أهميتها وحيويتها من مينائها. وتعود قصة عدن كمركز تجاري عريق إلى أكثر من 3000 سنة. حيث قام ماركو بولو وابن

بطوطة بزيارة مدينة عدن في القرنين الحادي عشر والثاني عشر. وفي عام 1800م تطور ميناء عدن وبدأ بتقديم خدمة التزود بالوقود، الفحم والمياه للسفن البخارية. اتسعت الخدمات المقدمة من قبل الميناء ولاسيما بعد فتح قناة السويس عام 1869م ليصبح ميناء عدن عام 1950م، واحدًا من أكثر الموانئ ازدحامًا لتموين السفن بالوقود، ومركزًا للتسوق والتجارة في العالم. كانت الصنادل تقوم بنقل البضائع بين السفن الراسية في الميناء الداخلي والأرصفة، بينما تقوم السفن الشراعية بنقل البضائع من وإلى الموانئ الإقليمية.تم بناء مصفاة عدن وميناء الزيت في منتصف الخمسينيات من القرن الماضي لاستقبال النفط وتكريره من دول أخرى، وتوفير مختلف درجات الوقود التي تحتاجها السفن التي ترسو في الميناء، مما يعزز نجاح ميناء عدن المتنامي كمركز وقود "بمسافة متوسطة" بين أوروبا وشبه القارة الهندية والشرق الأقصى.

الأمن لغة واصطلاحًا:

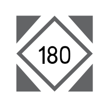
يعد مفهوم الأمن من أكثر المفاهيم التباسًا وغموضًا، وذلك بما ينطوي عليه من دلالات ومعاني كثيرة ومتعددة، إذ بات الناس يطلقون هذه الكلمة على أشياء وظواهر وعلاقات ومؤسسات لا حصر لها: الأمن السياسي، أمن الدولة، الأمن الوطني، الأمن المركزي، الأمن القومي، الأمن العام، الأمن الغذائي، الأمن الصحي، الأمن المائي، الأمن البيئي، الأمن الاجتماعي، الأمن الثقافي، الأمن المعيشي، الأمن السيكولوجي، الأمن العائلي، الأمن الحقوقي.. إلخ.

الأمن - لغة - ضدّ الخوف، فهو الطمأنينة التامة على النفس والمال. قال ابن منظور: (أمن، يأمن، أمنًا، وأمانًا ضد الخوف) (4)، وفي التنزيل العزيز: ﴿وَءَامَنَهُم مِّنْ خَوْفٍ﴾ (5). والأمن في المنظور الإسلامي يبيّنه القرآن الكريم في مواضع عديدة ليشير إلى معاني مختلفة منها الأمان وعدم الخوف والطمأنينة والوثوق، لقوله تعالى ﴿فَلْيَعْبُدُواْ رَبَّ هَٰذَا ٱلْبَيْتِ ۝٣ ٱلَّذِيٓ أَطْعَمَهُم مِّن جُوعٍ وَءَامَنَهُم مِّنْ خَوْفٍ﴾. في هذه الآية الكريمة تقديم لغريزة الجوع على الخوف، لتبرهن في ذلك على أن الأمان من الخوف ينتج أولًا من خلال إشباع حاجات الفرد الغذائية، وكما هو معلوم أن حاجات

الفرد تتدرج تبعا لأهميتها في صيرورة الإنسان واستمرار حياته، فهناك حاجات أساسية ينبغي إشباعها وإلا هلك الفرد، أو تعقد نفسيا، أو اتجه نحو مسارات انحرافية. فالأمن في أي مجتمع – حسب وظيفته – لا يتوافر إلا بعد حماية المصالح الحيوية لأفراد المجتمع: وعُرّف الأمن على أنه نقض لحالة الخوف، ومعناه الطمأنينة والثقة وهدوء النفس الناتج عن عدم الإحساس بالخوف من كل ما يُهدد الفرد من أخطار عمدية أو غير عمدية، طبيعية كانت أم بشرية (6). والأمن في أساسه الاجتماعي "يعني غياب الخطر المادي والحماية من القلق النفسي، فهو إذن يتضمن جانبين، التحرر من الحاجة ومن الخوف. وعرفه البعض على أنه: "الكفاية المعيشية لأفراد المجتمع واكتسابهم لحقوقهم الأساسية والسياسية في الصحة والتعليم والعمل، وحمايتهم من ظروف الأزمات والطوارئ، فالكفاية الاقتصادية والمعيشية تعد عنصرًا من عناصر الاستقرار وحفظ التوازن النفسي والعاطفي" (7). أما العالم روبرت مكنمارا فيعرف الأمن بأنه "التطوير والتنمية سواء منها الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية في ظل حماية مضمونة" (8). من هنا نرى أن هناك علاقة وثيقة بين الأمن والتنمية، فالتنمية معنية بإزالة مختلف العقبات التي تعوق الحياة الإنسانية، وتقف حائلًا دون ازدهارها.

وكما هو معلوم فإن مضمون فكرة التنمية البشرية واسع ولها صفة "حمائية"؛ لكونها متصلة بالتقدم والنمو والأمن الاجتماعي، من خلال الاهتمام المباشر بالخدمات والمؤسسات الاقتصادية والاجتماعية كافة. ومفهوم الأمن الاجتماعي يُستخدم في بعض الأحيان ليُعبّر عن الضمان الاجتماعي أو برامج التأمين الاجتماعي، وتقديم الخدمات للشباب وللكبار والمسنين والمتقاعدين...إلخ (9).

لكن مفهوم الأمن هو من السعة والشمول بحيث يتجاوز الضمان الاجتماعي والتأمين الاجتماعي، وهو يرمز إلى الحماية من خطر المرض والجوع والبطالة والجريمة والصراع الاجتماعي، والقمع السياسي، والمخاطر البيئية. فبالنسبة لمعظم الناس يمثل الأمن إشباع حاجاتهم الاقتصادية والحصول على أعمال، أو وظائف تؤمن لهم الحاجات الإنسانية الأساسية، وأن تكون أحياؤهم السكنية آمنة من الجريمة، وهو



ما أكّد عليه الرسول الكريم بقوله: "من أصبح منكم آمنًا في سربه، معافىً في جسمه، معه قوت يومه، فكأنما حيزت له الدنيا بحذافيرها". وقد عرّفته لجنة الأمن الإنساني على أنه "حماية أساسيات البقاء بطريقة ترقي من حقوق وحريات الإنسان"، فالفرد جوهر الأمن الإنساني، إذ يعنى بالتخلص من كافة ما يهدد أمن الأفراد السياسي والاقتصادي والاجتماعي من خلال التركيز على الإصلاح المؤسسي، وذلك بإصلاح المؤسسات الأمنية القائمة، وإنشاء مؤسسات أمنية جديدة على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، مع البحث عن سبل تنفيذ ما هو قائم من تعهدات دولية تهدف إلى تحقيق أمن الأفراد، وهو ما لا يمكن تحقيقه بمعزل عن أمن الدول (10).

أما كوفي عنان الأمين العام السابق للأمم المتحدة في تقريره للأمم المتحدة عام 2000 والمعنون بـ "نحن البشر" أعطى توصيفًا للأمن الإنساني كالآتي: يتضمن أمن الإنسان بأوسع معانيه ما هو أكثر بمراحل من انعدام الصراعات العنيفة، فهو يشمل حقوق الإنسان، الحكم الرشيد، وإمكانية الحصول على التعليم، وعلى الرعاية الصحية، وكفالة إتاحة الفرص والخيارات لكل فرد، لتحقيق إمكاناته، وكل خطوة في هذا الاتجاه هي أيضًا خطوة نحو الحد من الفقر، وتحقيق النمو الاقتصادي، ومنع الصراعات، والتحرر من الفاقة، وحرية الأجيال المقبلة في أن ترث بيئة طبيعية صحية هي اللبنات المترابطة التي يتكون منها أمن الإنسان وبالتالي الأمن القومي) (11).

مفهوم التنمية:

ثمة جدل كبير أثاره هذه المفهوم في الدوائر الأكاديمية والثقافية المعاصرة؛ وذلك لما ينطوي عليه من ضبابية وتشويش والتباس وتعدد متنوع المعاني والدلالات، لا يأتي تعقد مفهوم التنمية من تعقد ظاهرة التنمية في حد ذاتها، أو من الصيرورة التاريخية التي تعمل بداخلها، بل وأيضًا من الطبيعة المركبة للمفهوم ذاته، وتعدد أبعاده واختلاف مستوياته، إذ نلاحظ أن هناك خلطًا عند كثير من الدارسين بين النمو والتنمية، والتنمية البشرية، والتنمية المستدامة وغير ذلك. وهذا ما جعل مفهوم التنمية يتداخل في كليته مع مفهوم النمو ذي المحتوى الكمي مما يستدعي التمييز بين المفهومين: النمو والتنمية،



وإبراز الأبعاد المتداخلة بينهما، والظروف المتباينة التي تميز كلًّا منهما عن الآخر؛ وذلك للوصول إلى منهج تكاملي بين ظواهر النمو المادي وعناصر التنمية البشرية. وفي تحليله لمفهوم النمو يعدّ جوزيف شومبيتر j.chompiter: "أن النمو يشير إلى النمو الاقتصادي الذي يمكن الاستدلال عليه في حجم ارتفاع نصيب الفرد من الدخل القومي خلال الدورة الاقتصادية للمواد المتاحة. فالنمو هو نمو في حجم الإنتاج الكلي الخام، والذي يشير إلى مجموع السلع والخدمات التي تم الحصول عليها خلال مدة زمنية محددة، ولذلك فمفهوم النمو ينطوي على الزيادة في الإنتاج. النمو إذن ظاهرة تدريجية وتراكمية، وهذا يعني ضمنيًّا أن عملية النمو في الغالب تكون بطيئة" (12). وهكذا فالنمو مفهوم كمي يطلق على الزيادة في الإنتاج. ولقد عدَّ جوزيف شومبيتر أن التنمية تعني في الواقع تحقيق تغيرات جوهرية وتكنولوجية واجتماعية وسياسية بالإضافة إلى تغيرات في الاقتصاد. فالتنمية لم تقم على معطى اقتصادي محض، بحيث إن استراتيجية التراكم الرأسمالي - وإن كانت هي الأساس الذي قامت عليه التنمية الاقتصادية بالنسبة للدول المتقدمة - إلا أن الواقع يشير إلى فقر عوامل أخرى مساندة كقوى العمل والمهارات، والكفاءات التنظيمية، والتطورات التكنولوجية المتتابعة والمرتبطة بالحضارة، وأنماط من السلوك مرتبطة بأخلاق العمل، وبالاتجاهات العامة نحو العمل الصناعي. كما عرّف المفكر الهندي البريطاني الجنسية آماريتا صن في كتابة "التنمية حرية"، مفهوم التنمية بقوله: "التنمية حرية وتحرر من كل القيود والعوائق التي تحول دون انطلاق قدرات الإنسان ومواهبه، ونمو شخصيته المتكاملة من جميع الجهات" (13).

هذا معناه أن التنمية لا تعني فقط الزيادة في إنتاج السلع، بل تعني كذلك تنمية البشر، وإثارة وتحفيز قدراتهم الفطرية، وزيادة ثقتهم بأنفسهم، فلا يمكن النظر إليها بوصفها عملية التراكمات المادية للثروة، فهي أكثر من التوسع في عملية التصنيع، أو الزيادة في التحضر والتقنية، وارتفاع مستويات المعيشة ونمو الاستهلاك، أي أنها تحمل مضمونًا أكبر من التعبير عنها بمستويات الدخل الفردي، ولذلك فإن التنمية ليست

هندسة الاقتصاد فقط، فهي يجب أن تفهم تحت شروط القيم أو الأبعاد الثقافية للحياة الاقتصادية والاجتماعية التي لها تأثيرات كبيرة على تنمية القدرات البشرية.

وبهذا المعنى يمكن تعريف التنمية المستدامة بوصف الإنسان هو الثروة الحقيقية للأمم التي يجب أن تكون منطلقًا وهدفًا وغاية كل فعل وسلوك. وحسب عالم الاجتماع الإنجليزي انتوني جدنز؛ فإن مفهوم التنمية المستدامة استحدثته الأمم المتحدة عام 1987م مع صدور الوثيقة "مستقبلنا جميعًا" تحت شعار تلبية احتياجات الحاضر مع عدم الإضرار بقدرات الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها (14).

الإنسان والأمن والتنمية:

الحديث عن الأمن والتنمية هو حديث عن الإنسان من حيث إن الإنسان كائن تاريخي، تتجلى تاريخيته في عدة خصائص كالطبع ونظام السلوك والقواعد والقانون الخاص، الدفاع عن البقاء، ومقاومة الفناء، أي أن تاريخيته يقتسمها تاريخان: تاريخ طبيعي يشارك به جميع الكائنات، وتاريخ وضعي وضعه لنفسه، وينتج فيه ومنه الحضارة والثقافية والمدنية.

ولا يكون التاريخ إلا حركة وصراعًا وتكيّفًا بالتطور، وتطورًا بالتكيّف، ورد فعل، واتخاذ مواقف في مواقع، وتبرير المواقف، وتحصين المواقع بما يحقق القوة والحماية والعافية والأمن والأمان. وأول الثقافية هو الإحساس بحب الحياة والمحافظة على البقاء ومقاومة الفناء والإحساس بالحاجة إلى الأمن والعافية وتأمين الطعام والمأوى والكساء والإدارة والتصميم. وأول المدنية كهف أو مغارة أو موطئ قدم يحتله الحاسّ ومنه الإنسان، ويجد فيه أسباب العافية والأمن والأمان، فيدافع عنه وطنًا في العراء قبل اللجوء إلى الكهوف والمغارات والعشش والعمارات والحصون والقلاع والمدن المشيدة.وأول الحضارة الإحساس بالخوف من عاقبة الاعتداء، وهو الخوف الذي نعبر عنه بالضمير الوازع ومخافة الأذى والضرر جزاء القيام بالذي صار اسمه بعدما لا يحصى من الزمن حرام وعيب وممنوع. والأمن ليس مجرد حق أساسي من حقوق الإنسان، بل هو أولًا وقبل كل شيء حاجة حيوية لجميع الكائنات الحية عامة والإنسان



على نحو أكثر إلحاحًا، إذ تستحيل الحياة بدونه. ويرى عدد من الدارسين والعلماء أن التاريخ الإنساني وقواه: الحضارة، المدنية، الثقافة، هو ثمرة بحث الإنسان الدائم عن الأمن والاستقرار والعافية. ويرتبط موضوع الأمن بشبكة واسعة من العلاقات والعناصر المادية والرمزية، الطبيعية والثقافية، البيولوجية والسيكولوجية.

وقد وضع عالم النفس الأمريكي الشهير "إبرهام ماسلو" (1908 - 1970، صاحب نظرية "الحاجات الأساسية الخمس" المعروفة "بهرم ماسلو") الحاجة للأمن في المرتبة الثانية بعد الحاجات الفيزيولوجية، باسم حاجات السلامة safety needs التي تتضمن الأمن والحماية والاستقرار والبناء، والقانون والنظام والتحرر من الخوف والفوضى، وهذه الحاجات مشتقة من استجابات الأطفال السلبية للأحداث الفجائية وغير المتنبئ بها (15).

وقد أظهرت الدراسات أن الأطفال والراشدين الذين يتعرضون لخبرة التهديد وفقدان الأمن يكونون مدفوعين بمثير قوى ومهيمن، يفقدون فيه القدرة على التفكير السليم في مواجهة المشكلات والتحديات المختلفة، فالخوف يشل القدرة على الاستجابة العقلانية. وهذا ما ألمح إليه عالم النفس التربوي الأمريكي آرثركمومز في كتابه "خرافات في التربية" إذ يرى "أن، التهديد يعيق مسار السلوك الإنساني السوي. فحينما يشعر الناس بالتهديد يعجزون عن معالجة المشكلات بكفاءة، وتضيق مدركاتهم نحو الشيء المهدد، فالخوف والفزع والهلع والرعب والذعر وكل حالات فقدان الأمن؛ تدفع الناس إلى اتخاذ مواقف وردود أفعال خطرة على حياتهم ومجتمعاتهم" (16). ولعله من المفيد هنا أن نورد لمحة عن نظرية ماسلو في الحاجات الأساسية كما وضعها في هرمه المشهور، ولما حازت عليه من أهمية علمية وقيمة عملية.

وقد ميز ماسلو الحاجات الأربع الأساسية الأولى بوصفها حاجات نقص أو حاجات مجموعة D وهي حاجات يسمح إشباعها للفرد بأن يتجنب المرض الجسمي وسوء التوافق النفسي. ولا يمكن الانتقال إلى حاجات النمو G الذي وضعها ماسلو في قمة الهرم وهي حاجات تقبل الذات وتقدير الذات وتفعيلها ونموها؛ إلا بعد إشباع

الحاجات الأساسية التي يعد الأمن والسلامة والاستقرار أهمها، إذ أن شعور الإنسان بالخوف والتهديد والفزع يجعل مطلبه الملح في هذه الدنيا البحث عن مكان آمن. وهذا ما نلاحظه كل يوم في تجربة نزوح السكان من المناطق التي حولتها الحروب وأعمال العنف إلى جحيم لا يطاق كما هو حال سكان زنجبار وغيرها من المناطق المنكوبة.

وقد شغل موضوع الأمن والتنمية والاستقرار معظم علماء الاجتماع منذ أقدم العصور؛ وذلك لأنه يتصل اتصالًا عميقًا بالمخاطر والتهديدات والمخاوف التي تحيط بالإنسان من جميع الجهات. وقد أكدت جميع الشرائع السماوية والوضعية التقليدية والحديثة على حق الإنسان بالحياة الآمنة والمستقرة والعيش الكريم، كما جاء بقوله تعالى: ﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِيٓ ءَادَمَ﴾ [سورة الإسراء الآية 70]، ويقول تعالى: ﴿ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ وَلَمْ يَلْبِسُوٓاْ إِيمَـٰنَهُم بِظُلْمٍ أُوْلَـٰٓئِكَ لَهُمُ ٱلْأَمْنُ وَهُم مُّهْتَدُونَ﴾ [سورة الأنعام، آية 82]، وقال الرسول محمد ﷺ: (فإنَّ الله حرَّم عليكم دماءكم وأموالَكم وأعراضَكم كحُرمةِ يومِكم هذا في شَهرِكم هذا في بلدِكم هذا).

وفي الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 10ديسمبر 1948م، نصت المادة الأولى: "يولد جميع الناس أحرارًا متساويين في الكرامة والحقوق. وهم قد وهبوا العقل والوجدان، وعليهم أن يعاملوا بعضهم بعضاً بروح الإخاء". وفي المادة الثالثة: "لكل فرد حق في الحياة والحرية وفي الأمان على شخصه".

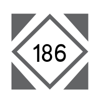
وفي المادة (25): "لكل شخص الحق في مستوى معيشة يكفي لضمان الصحة والرفاهية له ولأسرته، ولاسيما على صعيد المأكل والملبس والمسكن والعناية الطبية والخدمات الاجتماعية الضرورية، وله الحق في ما يأمن به الغوائل في حالات البطالة أو المرض أو العجز أو الترمل أو الشيخوخة أو غير ذلك من الظروف الخارجة عن إرادته والتي تفقده أسباب عيشه" (17). وهكذا نلاحظ مدى أهمية وحيوية الحاجة إلى الأمن والأمان والتنمية والاستقرار للأفراد والجماعات والدول. وهذا ما لخصه صاحب الأحكام السلطان أبو الحسن الماوردي بالعبارة التالية: "لا تدوم الدول إلا



بأمن راسخ، وعدل صحيح، وأمل فسيح"، وفي ذلك جاء تحذير ابن خلدون في كتابه المقدمة في أن الظلم مؤذن بخراب الدول؛ إذ كتب "أن العدوان على الناس في أموالهم ذاهب بآمالهم في تحصيلها واكتسابها لما يرونه حينئذ من أن غايتهم ومصيرهم انتهابها من أيديهم، وإذا ذهبت آمالهم في اكتسابها وتحصيلها انقبضت أيديهم على السعي في ذلك، وعلى قدر الاعتداء ونسبته يكون انقباض الرعايا عن السعي في الاكتساب" (18). ولسنا بحاجة إلى الإتيان بالمزيد من الشواهد النظرية لتأكيد التلازم الوثيق بين الأمن والتنمية، وبكونهما من الحقوق الأساسية والحيوية للإنسان في كل زمان ومكان، فكيف هو حال عدن وبنيها وأهلها وناسها اليوم بعد أن توالت عليها الخطوب والفواجع من كل حدب وصوب، لاسيّما منذ أيلول الأسود 1994م حينما تم اجتياحها عسكريًا من قِبل القوات الشمالية الغازية وحتى اليوم!.

الأمن والتنمية في مدينة عدن تحديات ومخاطر:

في هذا العالم المعولم يصعب على الدارس أو الباحث النظر إلى موضوع بحثه بمعزل عن تلك المتغيرات العالمية والإقليمية والمحلية، وهكذا هو حالنا مع عدن وأمنها وتنميتها. فليس بخافٍ على أحدٍ ذلك الوضع الكارثي الذي وصل إليه حال مجتمعنا المحلي في (بلاد اليمن السعيد بجهله)، من حيث كثافة التهديدات والمخاطر التي يتعرض لها كل يوم سكان هذا الصقع المسمم بالبؤس والفساد والعنف والجريمة، إذ أخذت تتصاعد وتيرة الهدم والخراب في بنية هذا الكيان الاجتماعي منذ مدة طويلة، أي منذ النصف الثاني من القرن الماضي، إذ لم يشهد الشمال أو الجنوب أمنًا واستقرارًا وتنمية في أي لحظة من اللحظات، بل تلاحقت عليه الحروب والفتن والمظالم والانتهاكات والسلب والنهب، وكل أنواع الشرور والمفاسد والهدم والخراب التي نجني ثمارها المرة اليوم، فلم يحدث في تاريخ المحافظات الجنوبية ما تشهده اليوم - (وعدن على نحو خاص) - من تهديدات أمنية ومخاطر محدقة في ظل عجز شامل في القدرة على مواجهتها أو التصدي لها بأي وسيلة كانت، بل باتت عدن اليوم أشبه بقلعه أسوارها مهدمة، مكشوفة ومنكشفة بلا حماية ولا مقاومة، وفي



مهب العاصفة، باتت كسفينةٍ تائهةٍ في عرض البحر تتقاذفها الأمواج والعواصف في كل اتجاه، ولا يلوح في الأفق بارقة أمل لإنقاذها.

من هنا، تلزمنا الأمانة العلمية أن نحاول البحث عن الشروط والأسباب التي أفضت بنا اليوم إلى الانشغال بالأمن والاستقرار. كما أن القاعدة العلمية تقول: إن الناس لا يحلمون إلا بما ينقصهم، ولا يهتمون ولا يفكرون إلا بما يحتاجون إليه، فلو كان هناك ثمة أمن راسخ وعدل مستقر فلن تكون بنا حاجة لعقد مثل هذه الندوات، ولكننا انشغلنا بالبحث في شروط ومقومات النمو والتنمية!

وإذا ما حاولنا أن نحدد أبرز التحديات والمخاطر الأمنية التي تحيط بعدن وأهلها، والتي قد فتكت بأخواتها الجنوبيات وكل المناطق التي شهدت حروبًا وأعمال عنف ونزاعات مسلحة، إذ تعد الحرب والنزاعات المسلحة من أشد أنواع العنف وأكثرها تهديدًا وتدميرًا للحياة الاجتماعية والإنسانية، فلا تزدهر - هذه الحياة - إلا في بيئة سياجها العدل، مسكونة بالسلام والأمن والأمان.

كما تعد النزاعات المسلحة من الظواهر الخطيرة التي تهدد حياة الإنسان ذكرًا كان أم أنثى، في كل زمان ومكان، وهي تعبير عن وجود أزمة بنيوية عميقة في صميم الحياة الاجتماعية والثقافية والسياسة للمجتمعات المعينة، تنعكس في جملة من المشكلات والآثار المباشرة وغير المباشرة، المادية والرمزية؛ على حياة كل فرد من الأفراد والجماعات والمجتمعات والمدن، وقديمًا قالوا: "الخير يخص والشر يعم"، أي مهما بلغت المقدرات المادية التي قد يمتلكها المرء في بيئة غير آمنة لا يمكن لها أن تحول دون وصول الشر إليه.

والجدير بذكره هنا، أن ظاهرة نزوح السكان المدنيين من ديارهم هو النتاج المباشرة للنزاعات العنيفة؛ إذ تفضي النزاعات المسلحة إلى إجبار فئات واسعة من سكان مناطق النزاعات لاسيما المدنيون منهم إلى النزوح عن ديارهم وقراهم ومناطقهم ومجتمعاتهم وبيئاتهم الثقافية إلى مناطق أخرى؛ طلبًا لملاذٍ آمنٍ.

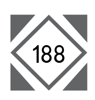


وقد شهد مجتمعنا حالات كثيرة ومتكررة من موجات النزوح هذه منذ أقدم العصور حتى اليوم وذلك بسبب النزاعات المسلحة الاجتماعية والسياسية والثقافية التي لا يهدأ لها بال.

وقد وجدنا أن ظاهرة نزوح السكان من مجتمعاتهم المحلية من التهديدات والعنف والنزاعات المسلحة تستحق البحث والدراسة والتحليل والتفسير، لاسيما في المحافظات المحيطة بعدن، وهي محافظات شهدت ولازالت تشهد بين الفينة والأخرى نزاعات مسلحة تسبب تشريد ونزوح آلاف السكان المدنيين ولاسيما من النساء والأطفال والعجزة، وما كان لذلك النزوح من آثار مباشرة وغير مباشرة على حياتهم النفسية والاجتماعية والثقافية والسياسية والأخلاقية.

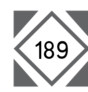
غير أنه من الخطأ الفادح النظر إلى التدهور الأمني الذي نعيشه اليوم في عدن واليمن عامة من وجهة نظر أمنية أو أخلاقية، بل هو نتيجة وليس سبب لجملة من الشروط والعوامل والأسباب السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والأخلاقية والأمنية، والمثل الشعبي يقول: "قارب الخوف تأمن"، بمعنى أنه يجب علينا الآن التصدي المباشر والبحث الشامل عن أسباب ومنابع كل هذه الشرور والإرهاب والعنف والتطرف والانفلات، وكل ما يهدد حياتنا من مخاطر.

في سبيل التعرف الممكن على الوضع الراهن في عدن، وفهم واستشراف مستقبل الأمن والتنمية في ظل ما يشهده اليمن من نزاع مسلح وأزمة سياسية خطيرة؛ تأتي حاجتنا الماسة لوجود رؤية منهجية عقلانية تستلهم منظور الوعي النقدي الانعكاسي، بمعنى النظر إلى الموضوع ومقاربته من مسافة كافية للرؤية، وذلك لا يحقق إلا بإحداث قطيعة بين ذاتنا ورغباتها وأهوائها وموضوع البحث المستهدف، والأمر كذلك فإن رؤية متبصرة للأزمة اليمنية الراهنة، تستلزم الابتعاد عن التبسيط والصيغ السهلة والكليشات الجاهزة، والتعريفات الشائعة، والأحكام المسبقة، والآراء المتسرعة، فضلًا عن حسن النوايا أو التعصب الأعمى. فالانفعالات والشهوات لا تفسر شيئًا على الإطلاق، بل تزيد الطين ضغثًا على إبالة! فإذا ما عرفنا الأخطاء تعلمنا منها، وإذا



ما عرفنا الأسباب الحقيقية التي أفضت بنا إلى ما نحن فيه من حال ومآل يمكننا أن نتمكن من تجاوز وضعنا المنذور على أشد وأوخم العواقب والإخطار. وكلما كانت صياغتنا للأسئلة المتصلة بالمشكلة صياغة دقيقة وواضحة كلما أنجزنا نصف المهمة.

يعيش اليمن منذ أكثر من نصف قرن، أزمات سياسية واجتماعية واقتصادية بنيوية معقدة؛ إذ رغم مرور ستة عقود على الثورتين؛ ثورة 26سبتمبر 1962م ضد الحكم الإمامي في صنعاء عاصمة الشمال وثورة 14 أكتوبر 1967م ضد الاستعمار البريطاني في عدن عاصمة الجنوب وإعلان الجمهوريتين؛ الجمهورية العربية اليمنية في صنعاء، وجمهورية اليمن الجنوبية الشعبية في عدن ومسيرتهما المضطربة حتى إعلان مشروع الوحدة الاندماجية في 22 مايو 1990م في إطار كيان سياسي جديد هو (الجمهورية اليمنية)، وما تلاها من أزمة وحرب أهلية في صيف 1994م، ومن ثم انتفاضة الحراك السلمي الجنوبي التي تصاعدت منذ 2007م وحركة الشباب المؤمن (أنصار الله) في صعدة وما تلاها من الحروب الستة في شمال اليمن، وقيام انتفاضة شباب التغيير في فبراير 2011م، والمبادرة الخليجية، ومؤتمر الحوار الوطني برعاية الأمم المتحدة، مرورًا بصعود الحركة الحوثية كقوة عسكرية، وتحالفها مع الرئيس اليمني السابق علي عبدالله صالح، وانقلابهما على الرئيس عبدربه منصور هادي والشرعية التوافقية، وإعلانها البيان الدستوري في 6 فبراير 2015، ووضع الرئيس الشرعي تحت الإقامة الجبرية، وهروبه إلى عدن، ونشوب الحرب الطائفية الأخيرة، ودخول القوى الانقلابية إلى عدن في 25 مارس 2015م، وبداية عاصفة الحزم من تحالف الدول العربية في 26 مارس 2015م، وإعلان عدن عاصمة مؤقتة للشرعية، وتشكيل المجلس الانتقالي الجنوبي والجمعية الوطنية، وتفكك تحالف طرفي الحرب في صنعاء، ومقتل الرئيس المستقيل علي عبدالله صالح بتاريخ 4/ 12/ 2017م، وأزمة حكومة الشرعية في إدارة المناطق المحررة، وما صاحبها من نزاع عنيف في عدن مؤخرًا. ومفاوضات السلام برعاية عربية في الكويت، ومؤتمر جنيف 16 يونيو 2015م وما تلاه من مشاورات ولقاءات متعددة بين الأطراف المتنازعة في مسقط وجدة وعمان وغيرها، جميعها باءت



بالفشل. في ظل استمرار أعمال النزاعات المسلحة على مدى ست سنوات متواصلة، تسببت في موت عشرات الآلاف من الضحايا المدنيين أغلبهم من النساء والأطفال، عن طرق القتل المباشر، وبحسب (مكتب المفوض السامي الأممي لحقوق الإنسان، بلغ عدد القتلى من بداية العاصفة إلى 10 أكتوبر 2016م (4125) مدنيًّا على الأقل، وعدد الجرحى (7207)، أصيب أغلبهم في غارات التحالف الجوية). وربما تضاعف عدد ضحايا القصف الجوي اليوم ثلاث مرات، فضلًا عن ضحايا المعارك المشتعلة بين الأطراف المتنازعة في جبهات القتال على عموم الأراضي اليمنية جنوبًا وشمالًا، ناهيك عن ضحايا الفقر والجوع والعطش والأمراض والأوبئة والنزوح والاختطاف والإرهاب. إذ تشير التقارير الميدانية إلى أن النزاع المسلح في اليمن منذ اندلاعه في مارس 2015، قد أُجبر أكثر من 11% من سكان اليمن، أي حوالي 3 مليون شخص، على الفرار من منازلهم بحثًا عن الأمان. وقد أشار تقرير المفوضية السامية لشؤون اللاجئين الصادر يوم الاثنين الموافق 18 سبتمبر 2017 أن هناك 2 مليون نازح داخليًا في اليمن، ومليون نازح عائد، وأن الكثير من النازحين داخليًا يفكرون، نظرًا لاستمرار تدهور الأوضاع في البلاد، في العودة إلى مناطقهم التي لا تزال تشهد ظروفًا أمنية واجتماعية واقتصادية صعبة، ويشير التقرير إلى أن 84% من النازحين يعانون من نقص الغذاء وسوء التغذية، كما يسلط التقرير الضوء على أن 40% من النازحين ينوون الرجوع إلى المناطق التي فروا منها؛ نتيجة عدم حصولهم على الدخل والخدمات الأساسية في مناطق النزوح، وهو السبب الأساسي الذي يدفع النازحين داخليًا إلى العودة إلى مناطقهم الأصلية[1]، فكيف يمكن لليمن أن يخرج من الأزمة؟ وما هو دور المجتمع المدني في تجاوزها؟ في سياق ذلك يمكن لنا اعتماد المنهج التاريخي النقدي العقلاني بالاستفادة من الأدوات والطرائق المنهجية الأخرى؛ الوصف والتحليل والتغذية الراجعة.

---

(1) ينظر، تقرير المفوضية السامية لشؤون اللاجئين الصادر يوم الاثنين الموافق 18 سبتمبر 2017 وتقرير الأمم المتحدة عن استمرار تدهور الوضع الإنساني في اليمن جراء تصاعد الاشتباكات المسلحة.



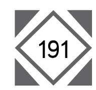
والمتتبع للتاريخ اليمني سوف يجد أن الصراع على السلطة والثروة قد شكلا العامل الأساسي في الصراع بين العصبيات والقوى التقليدية المتنازعة على الاستئثار بعناصر وأدوات القوة، السلطة والحكم والثروة والأرض والعقيدة والهوية وكل فرص العيش الممكنة، وفي سياق ذلك المحور الملتهب للعصبية بمعناه الخلدوني كان ومازال يجري توظيف الدين والطائفية لاسيما في الشمال، ولأن اليمن بلد فقير وإمكانياته محدودة جدًّا؛ فإن الحصول على الثروة قد تطلب أن يقوم على قهر وسلب الفئات المنتجة وحرمان الفئات الضعيفة ولمهمشة، وبهذا أصبحت (السلطة) تسلطية عنفية، تستخدم أداة للقهر والظلم والحرمان، وبؤرة للصراع الدائم، غير أن بناء وتأسيس الدول لا يقوم ولا يدوم إلا على أساس الشراكة المجتمعية التي تقوم على قوة الحق؛ حق كل مواطن في أرضه ووطنه بغض النظر عن مواقفه واتجاهاته السياسية والأيديولوجية، والدين لله والوطن للجميع! وسبب خراب اليمن يكمن في أن النخب السياسية الغبية جعلت من حق القوة قاعدتها الأساسية، إذ إن كل من استولى على السلطة أقصى الآخرين منذ 1962 في صنعاء وعدن بنِسَب متفاوتة العنف والقسوة، إلى أن جاء من يقصي جميع الإقصائيين، جاء من غياهب التاريخ وأعلن نفسه مالك اليمن وما عليها تحت راية طائفية من خارج التاريخ، اسمها (أنصار الله) والحق اللهي والبطنيين والمسيرة القرآنية.

يعاني حوالي 20 مليون شخص من انعدام الأمن الغذائي، بما في ذلك ما يقرب من 10 ملايين شخص يعانون من انعدام الأمن الغذائي الحاد. ويحتاج حوالي مليوني طفل إلى العلاج من سوء التغذية الحاد، من بينهم 360 ألفًا معرضون لخطر الموت في حال عدم تلقي العلاج.

فإذا ما حاولنا وضع مقاربة أولية لما تعيشه عدن اليوم من تهديدات أمنية وتنموية، فيمكن حصرها في الآتي:

1 – صدمة الحروب والهزيمة في 7/ 7/ 1994م.

2 – تجريد عدن من كل عناصر القوة المادية والرمزية.



3 – تدمير ونهب كل المؤسسات السياسية والأمنية والاقتصادية والثقافية والحقوقية، وكل ما امتلكته عدن من رأسمال مادي ورمزي منذ آلاف السنين.

4 – إفقاد عدن مكانتها الرمزية وهيبتها التاريخية كعاصمة دولة، بتهميشها وجعلها مجرد رقم بين المحافظات الأخرى.

5 – منعها من ممارسة وظيفتها الأساسية كميناء عالمي وتجاري ومنطقة حرة.

6 – إفقارها من شبكة الأمن الاجتماعي والقيم الثقافية المدنية، وجعلها مكشوفة الظهر والصدر أمام هيمنة القيم التقليدية البطريكية الأبوية العنيفة الشمالية.

7 – تعرضت عدن طيلة الفترة الماضية لتخريب ممنهج هدف إلى سلبها كل مقومات القوة الذاتية والهوية الثقافية ومميزاتها المدنية والحضرية والحداثية والتاريخية منذ حرب 1994م وما تلاها من حروب حتى اليوم.

8 – عانى أبناء عدن وأهاليها جملة واسعة من الضغوطات، والتهديدات، والقمع، والتهميش، والإقصاء، والإفقار، والإحساس بالقهر والظلم، مع نظرات الازدراء والاحتقار ولإذلال من قبل الآخر المهيمن، وهذا ما جعلها تفتقد إلى أبسط شروط الحماية الأمنية. وهذا ما تسبب في انعدام الدعم الاجتماعي، وضعف الشبكات الاجتماعية وضعف احترام الذات. وحسب عالم الاجتماع الإنجليزي ويلسن يعد (إهدار ماء الوجه أكثر مصادر العنف شيوعًا؛ لأنه يعني فقدان الكرامة والإذلال وفقدان الهيبة في عيون الآخرين) (20). ويرى برذيت في كتابة "الجريمة والعار وإعادة الدمج" 1989م: "أن السمعة في أعين المعارف القريبين أكثر أهمية لدى الناس من آراء مسؤولي العدالة الجنائية أو العقوبات المحتملة، ويمكن أن يكون التخجيل مدمرًا إذا كان يلصق بالمرء وصمة بدلًا من أن يكون معيدًا للاندماج؛ لأنه يدفع الأشخاص خارج المجتمع إلى ثقافات متفرعة منشقة وخطيرة (21)، وهذا ما نشاهده اليوم من ظواهر الانحراف والإدمان والتطرف والانتحار...إلخ.

يمثل الأمن شرطًا لابد من توافره لتحقيق واستمرار التنمية؛ فإن توافر الأمن في مجتمع ما كالقرية أو المدينة أو العشيرة أو القبيلة أو الدولة...إلخ معناه أن يتمتع الفرد في هذا المجتمع بالإحساس والشعور بالأمان، وعدم الخوف من التعدي عليه أو على ماله أو عرضه أو ذويه في الحاضر والمستقبل بأي شكل من أشكال الاعتداء، وسوف يتحقق الإحساس بالأمن عندما يحيا الفرد في مجتمع نظيف وقادر على التغلب والتصدي لأي شكل من أشكال الجريمة أو الانحراف. مجتمع خال من التلوث والأمراض، وينعم بالهدوء والسكينة في الطرق والأماكن العامة والخاصة. وكلما كانت الأجهزة الأمنية والقضائية في المجتمع قادرة على تطبيق القوانين التي تكفل المحافظة على نظام المجتمع؛ يتحقق قدر كبير من الأمن والأمان الذي يمثل شرطًا أساسيًّا لممارسة الأفراد أنشطتهم بكفاءة وسكينة وهدوء، بحيث يستطيع المجتمع توجيه كافة موارده الاقتصادية البشرية والمادية إلى المشروعات المنتجة التي يترتب على وجودها تشغيل الأيدي العاملة، والقضاء على البطالة، وزيادة الإنتاج وتوافر، السلع وزيادة العرض؛ فتنخفض الأسعار، وتزداد فرصة حصول كل فرد على مكان للعمل، وتحقيق دخل مناسب يتم استخدامه في إشباع معظم حاجاته من السلع والخدمات، مما يؤدي في نهاية الأمر إلى رفع مستوى المعيشة، مما يؤدي بالرضا والشعور بالإعجاب من قبل أفراد المجتمع اتجاه المسؤولين.

الخلاصة:

- الاختلاف في تصنيف المكان يكون سببًا جوهريًا في تصاعد وتيرة التدخلات المحلية والإقليمية والدولية مما يجعله معرضًا لكل أنواع المخاطر.
- عدن مدينة بحرية ملاحية وتاريخية، حداثية وتجارية عالمية، وعاصمة دولة سيادية وفضاء كوسموبوليتكي للتعايش المدني الاثني والديني والثقافي بين مختلف الشعوب والثقافات، وتحتاج اليوم إلى إعادة تأهيل المؤسسات الأمنية والتشريعية والقضائية؛ لتتمكن من الاضطلاع بوظائفها الأساسية.



- مفهوم الأمن هو من السعة والشمول بحيث يتجاوز الضمان الاجتماعي والتأمين الاجتماعي، وهو يرمز إلى الحماية من خطر المرض والجوع والبطالة والجريمة، والصراع الاجتماعي، والقمع السياسي، والمخاطر البيئية.
- التنمية لا تعني فقط الزيادة في إنتاج السلع، أو هندسة الاقتصاد، فهي يجب أن تفهم تحت شروط القيم أو الأبعاد الثقافية للحياة الاقتصادية والاجتماعية التي لها تأثيرات كبيرة على تنمية القدرات البشرية.
- النزاعات المسلحة من الظواهر الخطيرة التي تهدد حياة الإنسان ذكرًا كان أم أنثى، في كل زمان ومكان، وهي تعبير عن وجود أزمة بنيوية عميقة في صميم الحياة الاجتماعية والثقافية والسياسة للمجتمعات المعينة، تنعكس في جملة من المشكلات والآثار المباشرة وغير المباشرة، المادية والرمزية على حياة كل فرد من الأفراد والجماعات والمجتمعات والمدن.
- من الخطأ الفادح النظر إلى التدهور الأمني الذي نعيشه اليوم في عدن واليمن عامة من وجهة نظر أمنية أو أخلاقية، بل هو نتيجة وليس سببًا لجملة من الشروط والعوامل والأسباب السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والأخلاقية والأمنية.
- عدد العاطلين عن العمل في مدينة عدن حسب إحدى الإحصائيات يبلغ 30000 عاطلًا.
- كانت عدن العاصمة لدولة ما قبل 22 مايو 1990، وكان غالبية موظفي الدولة يسكنون هذه العاصمة المركزية. وبعد حرب صيف 1994 تم تسريح عشرات الآلاف من هؤلاء الموظفين.

المصادر والمراجع:

(1) نورمان فيركلو: الخطاب بوصفه ممارسة اجتماعية، مجلة الكرمل، العدد: (64)، صيف 2000م، ص153.

(2) بييرزيما: النقد الاجتماعي، ترجمة: عائدة لطفي، دار الفكر، القاهرة، 1991م، ص75.

(3) بياربورديو: السلطة والرمز، مأخوذ من الإنترنت.

(4) لسان العرب: ابن منظور، مادة (أمن)، ص250.

(5) القرآن الكريم: سورة قريش/ الآية 4.

(6) د. كامل المراياتي، وآخرون: الأمن الاجتماعي، سلسلة المائدة الحرة، العدد السابع، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1997، ص8.

(7) حسن إسماعيل عبيد: الأمن بمفهومه الاجتماعي الشامل، مجلة الأمن والحياة، العدد 24، السنة الثالثة، الرياض، مطابع العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1984، ص51.

(8) د. عبد السلام شاحوذ هندي: المخدرات أهميتها وأنواعها وأثرها على الأمن القومي، بغداد، وزارة الداخلية، المعهد العالي للدراسات، بدون سنة، ص46.

(9) مصطفى العوجي: الأمن الاجتماعي، مقومات ارتباطه بالتربية المدنية، ط1، بيروت، مؤسسة نوفل، 1983، ص71.

(10) وزير الدفاع الأمريكي الأسبق، وصاحب الكتاب الشهير "جوهرة الأمن".

(11) د. فائزة باشا: الأمن الاجتماعي والعولمة، المركز العالمي للدراسات والأبحاث، 2006م، مقال منشور على شبكة المعلومات العالمية الإنترنت "/ http: / / so.se.com vb / showthread.php? P=7. 2008

(12) عبد الجليل دسوقي: الأمن الاجتماعي المفهوم - الضرورة - الآليات، مؤتمر الأمن الاجتماعي والتنمية، القاهرة، مطبعة معهد التخطيط القومي، 1990 ص253 - 254.

(13) اماريتا صن، التنمية حرية.

(14) انتوني جدنز، علم الاجتماع.



(15) إبرهام ماسلو: رمزي زكي، مصدر سبق ذكره، ص38 - 39؛ ينظر بيم آلن: نظريات الشخصية، ترجمة: علاء الدين كفافي، دار الفكر، الأردن، عمان، ط1، 2010م، ص391.

(16) آرثر لومز: خرافات بالتربية، ترجمة: عبد المجيد شيخة، دار عالم الكتب، القاهرة، 1ط، 1990م، ص44.

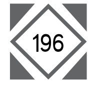
(17) محمود شريف بسيوني: الوثائق الدولية المعنية بحقوق الإنسان، دار الشرق، القاهرة، ط3، 2006م، ص1 - 2.

(18) ابن خلدون: المقدمة، دار العودة، بيروت، 1981م، ص227.

(19) ينظر قاسم المحبشي: توفلر وحضارة الموجة الثالثة، مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة عدن، العدد22 يونيو، 2008م، ص97.

(20) رتشاردغ، ولكسنون: المجتمعات غير الصحية علل عدم المساواة.

(21) ينظر: المرجع السابق.



القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن



د. فوزي سالم أحمد باعباد
أستاذ مساعد قسم التاريخ - كلية الآداب
جامعة عدن

ملخص:

تقع بلاد اليمن عند مدخل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وقد مكنها ذلك الموقع الجغرافي الاستراتيجي أن تكون من البلدان ذات الموانئ المتعددة، ولعل ميناء عدن أهم الموانئ في اليمن، كيف لا وقد ارتبط تاريخه بطرق المواصلات البحرية الدولية بين الشرق والغرب، وكان لميناء عدن علاقة وثيقة بتاريخ الجنوب اليمني وبتاريخ اليمن عمومًا.

ويُعدُّ ميناء عدن من أهم المنافذ المتحكمة في البحر الأحمر من جهة الجنوب من ناحية، والمنفذ الوحيد لجنوب الجزيرة العربية على بحر العرب والمحيط الهندي من ناحية ثانية. إن لموقع ميناء عدن الاستراتيجي الممتاز أهمية بالغة؛ لأنه يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فقد قال الرحالة اللبناني الأمريكي الجنسية أمين الريحاني في كتابه (ملوك العرب)، الذي زار عدن في عشرينيات القرن الماضي متحدثًا عن الإنجليز بعد احتلالهم الميناء إنهم: " يوصدون الأبواب" أي أنهم يغلقون بوابه البحر الأحمر، ويراقبون عن كثب كل السواحل اليمنية الجنوبية، بل تمتد مراقبتهم إلى أبعد من ذلك.

وقد مرَّ نشاط ميناء عدن بمراحل مختلفة منذ إعلانه كميناء حتى اليوم تحت إدارة وإشراف مصلحة الموانئ اليمنية، والبحث المستمر لنشاط هذا الصرح الحيوي



وتقويمه وإبراز التطورات التي مرَّ بها، والعقبات التي واجهت تطوره، وتحديد آفاق التطوير المستقبلي، والاهتمام بما سيحققه من موارد تسهم في التنمية في محافظة عدن واليمن عمومًا، في عصر تزداد فيه المنافسة وتتسارع التطورات العلمية والتقنية.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية دراسة نشاط القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن من أهمية عدن ومينائها الذي احتل هذه الأهمية على مرّ العصور لموقعه الاستراتيجي المهم في المنطقة، وكونه أحد المرافق الاقتصادية المهمة في عدن واليمن عمومًا من حيث دورة كمورد اقتصادي مهم لعدن، وكون ميناء عدن من المجالات الواعدة للاستثمار في عدن والجنوب عامة، ولهذا تأتي أهمية دراسة نشاط القطاع الخاص في ميناء عدن في ظل تقليص نشاط القطاع العام عن طريق الخصخصة، والدور المأمول من قبل القطاع الخاص في الاستثمار وتطوير الميناء وخدماته لينافس موانئ الدول المجاورة التي شهدت تطورًا سريعًا في نشاطها، والتسهيل المستمر في خدماتها ومواكبتها للتطور في موانئ البلدان المتقدمة.

فنتيجة لضعف الاقتصاد في اليمن بشكل عام وتشوه هيكله الاقتصادي، وما ترتب على خفض حجم المساعدات للحكومة اليمنية، وكذلك ما نتج عن حرب 1994م وحرب 2015م، توافق صنّاع السياسة في اليمن في ظل إجماع شعبي بضرورة تبني الاقتصاد الحرّ والمنافسة سبيلًا لتحقيق أهداف السياسة الاقتصادية المتمثلة في النمو الاقتصادي المرتفع، والتواصل الذي يضمن رفع تحسين مستوى التوظيف الاقتصادي، وزيادة مستويات المعيشة والرفاه الاقتصادي. فقد راهن الاقتصاديون على القطاع الخاص وقدرات البلد والموقع المتميز على جذب الاستثمار الوطني المحلي، والمغتربين في الخارج، والاستثمارات الأجنبية كسبيل لتحقيق هذه الغاية، وقد تم اعتماد دور الحكومة في توفير الاستقرار والمناخ الاقتصادي الملائم للاستثمار، وإقامة البنى التحتية اللازمة لجذب وتحفيز الاستثمارات، وهكذا فالقطاع الخاص عندما يثق بالمناخ الاستثماري سيشق طريقه فيه.



أهداف الدراسة:

دراسة وتحليل نشاط القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن، ومؤشرات هذا القطاع في الميناء والنشاط الاقتصادي للميناء بشكل عام للوقوف على واقع تلك الاستثمارات، بهدف الوصول إلى عدد من النتائج التي تبين مدى فعالية الاستثمار في تطوير هذا القطاع، والمعوقات التي حالت دون الاستفادة القصوى من تلك الاستثمارات، وكذلك التعرف على مدى قدرة القطاع الخاص وملائمته مناخ الاستثمار، وإبراز الفرص التي تتمتع بها الاستثمارات في عدن واليمن عمومًا.

منهج الدراسة:

لتحقيق هدف الدراسة استخدم الباحث المنهج الوصفي، كما استخدم أسلوب المقارنة لمؤشرات النشاط الاقتصادي في الميناء، ومؤشرات نشاط القطاع الخاص في ظل عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي والأمني المقترن بالفساد والبيروقراطية وتخلف البنية التحتية، فضلًا عن التداعيات الوخيمة للحرب، كلها عوامل أسهمت في توليد بيئة يصعب جدًا فيها استمرار القطاع الخاص في عملة، لذلك فإن فرص تنمية القطاع الخاص تضاءلت في ظل هذه الظروف لاسيما فيما يتعلق بالأنشطة الإنتاجية التي تتطلب هامشًا معينًا من الاستقرار والاستثمارات طويلة الأمد، وكيفية تغلب هذا القطاع الخاص على مجمل هذه الظروف في سبيل الاستثمار وتنمية الاقتصاد في عدن.

محاور الدراسة:

ومن أجل تقديم دراسة مستفيضة حول القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن تم تقسيم الدراسة إلى محورين رئيسين هما:

المحور الأول: مفهوم القطاع الخاص وتاريخه في ميناء عدن.

المحور الثاني: رؤيا مستقبلية لدور القطاع الخاص في ميناء عدن.

وسنختتم الدراسة بخاتمة ضمن أهم النتائج والمستخلصات، وبقائمة المصادر والمراجع.



المحور الأول: مفهوم القطاع الخاص وتاريخه في ميناء عدن

هناك تحديات كثيرة متجذرة في بيئة الأعمال والاستثمار تواجه القطاع الخاص في اليمن لاسيما عدن، تصاعدت هذه التحديات مع استمرار الصراع الراهن، إذ وصل الأمر إلى أن وجدت اليمن نفسها في ذيل القائمة لمؤشرات الأعمال العالمية، وكثيرًا ما تحتل المركز الأخير.

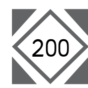
نتيجة احتدام الصراع، قرر العديد من رجال الأعمال في أنحاء كثيرة من البلاد نقل رؤوس أموالهم إلى أماكن أخرى خارج اليمن، فيما اضطر الآخرون الذين قرروا البقاء إلى التضحية بنسب كبيرة من قوَّتهم العاملة، ومع ذلك فقد أظهر القطاع الخاص صلابة كبيرة، مقارنة بالقطاع الحكومي الذي شهد حالة انهيار شبه كاملة للمؤسسات الحكومية المختلفة، بل قام بدور كبير لتغطية العجز وسد الفجوات التي تركها غياب الخدمات الحكومية في العديد من المناطق، وهو ما يسَّر الوصول إلى السلع الأساسية وكان عاملًا أسهم في إعالة ملايين اليمنيين.

إن إنهاء النزاع القائم وإعادة توحيد المؤسسات الحكومية وآليات الحكم هي الوسيلة الأضمن لإرساء قواعد تعافي القطاع الخاص في اليمن وعدن بصفة خاصة، وهناك خطوات عملية وواقعية يمكن لأصحاب الشأن على المستوى الوطني والدولي، العمل بها لدعم القطاع الخاص في اليمن مع استمرار النزاع، وستساعد هذه الخطوات على تحفيز النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل خاصة أمام الشباب، كما أنها ستبدأ سلسلة من التطورات الإيجابية في اليمن مثل: التخفيف من حدة الأزمة الإنسانية، وتعزيز الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي والسياسي، وإعادة تفعيل الدورات المالية الرسمية، وغير ذلك.

القطاع الخاص والقطاع العام وما الفرق بينها، وأهم المميزات والعيوب فيهما[1]

---

(1) مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريق النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016؛ راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام المميزات والعيوب بينهما، عن طريق النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م؛ هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريق النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة - نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.



- **تعريف القطاع الخاص:**

هناك مجموعة من التعريفات التي توضح معنى **القطاع الخاص**، ومن أهم تلك التعريفات التي يمكن ذكرها خلال رحلتنا عبر الفرق بين القطاع العام والخاص ما يلي:

مجموعة من الأعمال التي يقوم بها فرد معين داخل مؤسسة خاصة به، من خلال بعض الأعمال التي توفر الدخل المرضي لظروف المعيشة.

1 - مميزات القطاع الخاص:

يوجد بعض المميزات التي يتميز بها **القطاع الخاص**، ومن أهم تلك المميزات ما يلي:

- لا يشترط أن يلتحق الفرد للعمل في القطاع بالمؤهل الحاصل عليه، ولكنه يرجع في الأساس إلى الاعتماد الكلي على الخبرة، والعمل على أرض الواقع.
- زيادة بالغة في معدلات الأجور مما يجعلها تسد حالة الظروف المعيشية في حالة المقارنة بالقطاع العام.
- يتيح للفرد فرصة التأمين الصحي الشامل، مع وجود جودة مرتفعة في تقديم الخدمات الجيدة.[1]
- يتيح لأفراد العائلة الخاصة بالموظف أو الفرد أن يحصلوا على التأمين الصحي الشامل بصورة جيدة.
- الحصول على بعض المكافآت المالية حال وجود بعض المهارات والإبداع في تحقيق المطلوب.
- لا يشترط سن معين للالتحاق بالوظيفة، كما أنه لا يكافأ الموظف حال خروجه على المعاش من وجهة نظر الموظف.
- وجود بعض الزيادات السنوية التي تعزز من كفاءة العمل بالصورة الجيدة.

(1) مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريق النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016؛ راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام المميزات والعيوب بينهما، عن طريق النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م؛ هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريق النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة - نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.



- يتيح للفرد أن يعمل في أكثر من عمل آخر بعد انتهاء ساعات العمل الأساسية، كما يوفر بعض المكافآت حال وجود أعمال زيادة بعد انتهاء ساعات العمل الأساسية.

2 - عيوب القطاع الخاص:

هناك العديد من العيوب التي توجد في **القطاع الخاص**، كما تختلف من قوانين شركة إلى أخرى، ومن أهم العيوب ما سوف نسرده عبر مقال الفرق بين القطاع العام والخاص فيما يلي:

- وجود بعض السيطرة من صاحب المؤسسة أو الشركة في العمل، وعدم القدرة على التخلص من التعديل على نتيجة العمل، وقلة الإنتاج.
- وجود بعض المشكلات التي تواجه العمال في الراتب الشهري، مما يقلل من فرصة الحصول على الأجر كما هو.
- عدم وجود رقيب سوى الله يستطيع أن يحاكم صاحب المؤسسة حال التقصير مع العمال.
- زيادة مدة ساعات العمل عن ساعات العمل في القطاع الحكومي، وقد تصل إلى 10 ساعات متواصلين.
- من الممكن أن يتعرض الفرد إلى الفصل في أقرب فرصة، في حالة التقصير في العمل، ولا يحق له المطالبة بأجره.
- من الممكن ألَّا تطبق الشركة أو المنظمة قانون التأمين الصحي لكافة الأفراد.[1]
- عدم القدرة على إبداء الرأي في أثناء حدوث بعض التغييرات في مكان العمل، كما يرفض صاحب العمل أن يستمع للمشكلات التي تواجه العمال.
- الواسطة هي المساعد الرئيس في الحفاظ على الوظيفة.

(1) مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريق النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016؛ راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام المميزات والعيوب بينهما، عن طريق النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م؛ هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريق النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة - نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.



تعريف القطاع العام:

يوجد بعض التعريفات التي توضح معنى **القطاع العام**، ومن تلك التعريفات ما يلي:

- هو عبارة عن فئة أو منظمة تقوم على تحديد أكبر جزء من الاقتصاد العام للدولة من أجل توفير الكثير من الخدمات لمختلف فئات الشعب.
- أيضًا يوصف بأنه عبارة عن منظمة حكومية تقوم على توفير العديد من الخدمات الأساسية لأفراد الشعب في إطار حكومي عام؛ لخدمة الشعب.
- عبارة عن نظام عام يختلف من دولة إلى أخرى، وفق مجموعة من الخدمات التي تقوم على صيانة العديد من الخدمات للأفراد.

1 - مميزات القطاع العام:

لا شك أنه توجد مجموعة كبيرة من المميزات في وظائف العمل **بالقطاع العام**، ومن أهم تلك المميزات ما يلي:

- يعد بمثابة الأمان الوظيفي بالصورة الجيدة للفرد، والتأكد من الحصول على مرتب شهري حتى في حالة التقصير.
- يتميز بأن ساعات العمل لا تزيد عن 6 ساعات، ولا تمثل مشقة في العمل.
- يوجد عدد كبير في أيام الإجازات ما يتيح للفرد أن يحصل على المرتب كاملًا، مع وجود إجازات أيضًا.
- لا يوجد بعض الضغوط أو المشكلات في العمل، كما أنه لا يوجد عنصر المنافسة في إنجاز أكبر قدر من الأعمال.
- نظام العمل واضح بالصورة الكافية، ولا يمكن أن يحدث به بعض التغيرات إلا على المدى البعيد.
- يحصل الموظف عند سن معين على معاش دائم في أثناء تقاعده عن أداء الخدمة.
- كما أنه يوجد بعض الترقيات التي تعزز من قدرة الفرد على البقاء في العمل مدة طويلة.



- يوفر بعض الخدمات الصحية للفرد، ويقلل من فرصة استغراق ساعات طويلة للوصول إلى العمل، فهو يراعي المسافات الأقرب للعمل في مكان أقرب.[1]

2 - عيوب القطاع العام:

يوجد بعض العيوب التي يختص بها **القطاع العام**، ومن أهم تلك العيوب ما يلي:

- حدوث بعض المعوقات لمن أراد السفر إلى خارج البلاد حال وجود وظيفة أفضل.
- يشترط بعض المؤهلات للعمل في مصالح معينة، كما أنه لا يتيح فرصة الاختيار والتنقل بين الوظائف.
- ضعف الراتب، مقارنة بحكم الأعمال اليومية، بالإضافة إلى وجود بعض المشكلات في الحصول على تأمين صحي شامل وجيد.
- وجود صعوبة بالغة في حالة الحصول على وظيفة أخرى بجانب الوظيفة الحكومية.
- يعتمد على الوصول إلى العمل في ساعات مبكرة للغاية من الصباح، كما أنه لا يوفر فرصة وسيلة مواصلات.

مجالات القطاع العام والخاص:

يوجد في أغلب الحالات مجالات متنوعة في القطاع العام والخاص، ومن أهم تلك المجالات ما سوف نقدمه عبر سطور الفرق بين القطاع العام والخاص كما يلي:

تتمثل مجالات القطاع العام في خدمات الصيانة الخاصة بالطرق العامة، وإعادة إصلاح أعمدة الكهرباء، وبعض أعمال الرعاية الصحية للأفراد. الخدمات المسلحة، التي توفر بعض السلع التموينية، ومصدر مالي للأفراد غير القادرين على العمل.

---

(1) مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريق النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016؛ راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام المميزات والعيوب بينهما، عن طريق النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م؛ هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريق النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة - نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.

أما القطاع الخاص يتمثل في المدارس الخاصة، والتي تتمتع بنظام أعلى في الجودة، مثل إتاحة تعلم اللغات على أعلى مستوى ممكن، كما تتيح بعض المستشفيات، ولكن وفق آليات أعلى في التكلفة.

الفرق بين القطاع العام والخاص:

يوجد فارق بين القطاع العام والخاص في مجموعة من المميزات، ومن أهم الفروق ما يلي:

- القطاع العام يقوم على كافة الهيئات التي يتم إدارتها تحت مظلة من الدولة، ومن اقتصاد الدولة بنسبة تصل إلى 51%.
- في حين أن القطاع الخاص يقوم على توجيه الخدمات للشعب من خلال رأس مال يختص بمنظمات معينة أو رجال الأعمال.
- أيضًا ملكية القطاع الخاص لا تعود إلى الحكومة بشكل مباشر، بل يختص بها مجموعة من الأفراد أو المؤسسات غير الحكومية، كما أن الهدف منه يكون ربحيًّا أو تطوعيًّا.
- في حين أن القطاع العام يقدم كافة الخدمات، ولا يختص بفئة أو أسرة محددة، على العكس من القطاع الخاص الذي يقدم الخدمات لفئة محددة فقط.
- أيضًا يقوم القطاع العام على تحقيق بعض الخدمات الربحية بهدف زيادة اقتصاد ودخل الدولة.
- أما القطاع الخاص يكون الهدف تكوين هيكل إداري يتسم باللامركزية مع الاكتشاف والإبداع.
- يقوم القطاع العام على التحديث في الدولة واتباع نظام المركزية والسلطة، ولا يمكن أن يفوق القطاع الخاص حدود القطاع العام على الإطلاق.
- القطاع العام لا يقوم على الملكية، وكل أهدافه وخدماته تعود على الدولة،



في حين أن القطاع الخاص لا يعود ملكيته سوى على مجموعة الأشخاص المالكين له.[1]

أولًا: أهمية ميناء عدن:

يقع ميناء عدن[2] بين باب المندب غربًا وظفار شرقًا، ويعرف حاليًّا (بصيرة)، وتميز بموقعه الاستراتيجي، كونه المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، كذلك بموقعه في الطريق إلى ظفار والخليج العربي. وشيد الميناء على رأس يمتد في مياه الخليج، كان في الأصل بركان خامد، يمتد من جهة الشاطئ حوالي 8 كيلو مترات[3]، مشكلاً شبه جزيرة عدن، حيث تقع جزيرة صيرة في الجهة الشرقية منه. وعدن مأوى حصين تحيط به الجبال والبحر، وكان حارس مدينة عدن ورمز أمانها جبل صيرة[4]. وتحيط الجبال بالميناء من ثلاث جهات، فتوافرت له الحماية الطبيعة من الرياح،[5]. وفيه أحد أقدم أسواق العرب.

تقع عدن في منطقة مدارية مداها الحراري السنوي يتراوح بين 5 و6 درجات، فلا

(1) مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريق النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016؛ راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام المميزات والعيوب بينهما، عن طريق النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م؛ هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريق النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة - نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.

(2) يقع فلكيا بين دائرتي عرض 12,47 شمالًا وخط طول 44,75 شرقًا، ويحيط بالميناء باب المندب من الغرب والذي يبعد عنه بمسافة 197 كيلو متر، و044، 42 - 045، 06 شرقًا، ينظر العبادي، محمد أحمد موسى، موقع مدينة عدن دراسة جيوبوليتيكية، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، مج7، عدد 15، دار جامعة عدن، عدن، 2004م، ص182.

(3) العديني، مارش أحمد سعيد، الموانئ اليمنية عدن - الحديدة دراسة في جغرافية النقل 1839 - 1995م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، 1998م، ص74.

(4) عبدالله، يوسف محمد، عدن دراسة تاريخية، الثوابت، عدد48، 2007م، ص183.

(5) وصفها الهمداني، بقوله: "هي ساحل يحيط به جبل لم يكن فيه طريق، فقطع في الجبل باب بزبر الحديد، وصار لها طريقًا إلى البر ودربًا، وموردها ماء يقال له الحيق أحساء، في رمل في جانب فلاة إرم، في ذاتها بؤور ملح وشرب". الهمداني، أبو محمد الحسن بن يعقوب، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع الحوالي، دار اليمامة، الرياض، 1974م، ص94.



يوجد تباين بين متوسط حرارة الصيف ومتوسط حرارة الشتاء، مما يؤدي إلى عدم تكوين الضباب في خليج الميناء[1]، ولهذا قلما تتعطل حركة الملاحة نتيجة لهذه الظاهرة المناخية، كما كان للرياح دور في توجيه حركة التيارات البحرية في سواحل عدن في الصيف والشتاء، ففي الصيف يهب تيار بحري من المحيط الهندي إلى البحر الأحمر من يونيو إلى سبتمبر، وفي الشتاء يتجه تيار عكسي من البحر الأحمر نحو المحيط الهندي من أكتوبر إلى مايو، ونتيجة لاختلاف مستوى أعماق المياه الساحلية، فقد سبب ذلك في نشوء الموانئ، فيتراوح عمق المياه الساحلية في ميناء عدن بين 5و 30 مترًا، وهو ما يساعدها على الحركة الملاحية[2]، كما يندر وجود شعب مرجانية في ميناء عدن؛ نتيجة لتأثير الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، التي تعمل على قلب المياه، الأمر الذي يساعد على عدم استقرار درجات حرارة المياه.

لعل أقدم ذكر لعدن ورد في الكتاب المقدس، وعلى الرغم من الحذر في استخدام معلومات الكتاب المقدس كمصدر تاريخي، فإن المؤرخين أولوا أهمية لما ذكره عن ميناء عدن. فورد ذكر عدن مقرونًا بسبأ وميناء قنا في اليمن، كدليل على أهمية موقعها الجغرافي "**حاران وكنة وعادان وتجار شبأ وآشور وكلمد متجرون معك**"[3]، الأمر الذي يؤكد أهمية عدن كميناء تجاري منذ القرون الستة الأولى قبل الميلاد.

ذكرت عدن في ثلاثة نقوش اثنين منها كتبت بخط المسند، فذكر في عهد الملك ياسر يهنعم ملك سبأ وذي ريدان، والذي حكم في 281م حسب رواية فيزمن[4]، وفي

---

(1) باحاج، عبدالله سعيد، ميناء عدن دراسة الموانئ (منذ النشأة حتى عام 1980م)، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، 1996، ص37.

(2) العديني، الموانئ اليمنية، ص95.

(3) حزقيال، إصحاح 27، آية 24.

(4) Wissmann, H, Von, "Himyar" Ancient history, Mus, Louvain, Publiee par L'Asso ciation sans But Lu cralif, 1964. vol 72, p495; Kitchen, k.A, Documentation for ,Ancient Arabia part 1 chronological frame work and historical sourees, XXIV .Liverpool,1994, pp217 – 219



207م حسب رواية ريكمانز[1]، حيث يذكر قيام صاحب النقش بعدد من الأعمال التي أوكلها له سيده ياسر يهنعم ومنها ملاحقة الأعداء حتى ميناء عدن[2].

وتحدث نقش آخر من عهد الملك ياسر يهنعم ملك سبأ وذي ريدان، والذي يذكر فيه نجاح صاحب النقش بالمهمة التي كلفه ياسر يهنعم بميناء عدن، وفوزه على الأحباش في المعارك[3].

أما النقش الثالث فقد عثر عليه في مصر، ويعود إلى عهد الإمبراطور قيصر فيسبازيان أقسط، ومكتوب باليونانية، حيث يذكر تقديم نصب تذكاري للآلهة ايزيس وهيرا في قفط من مهاجر يوناني في عدن[4].

كما ذكرت عدن في المصادر الكلاسيكية باسم Eudaimôn Arabia أي باسم العربية السعيدة، وذكرها كاتب الطواف بقوله: "وبعد أوكليس يتسع البحر شرقًا لرؤية البحر الواسع، وعلى بعد 1200 ستيد تقع Eudamon Arabia – أي العربية السعيدة – بجوار البحر، والتي يحكمها كرب إيل المذكور سابقًا، وتتمتع بمرسى ملائم ومصدر للتزويد بالمياه أكثر جودة من أوكليس، كما أنها تقع على مدخل خليج حيث تتقهقر اليابسة أمام تدفق المياه"[5]. وبذلك فقد كانت عدن في عصر مؤلف كتاب الطواف مجرد مرسى يتلقى السفن القادمة من الهند ويتبادلون معها السلع، وذلك لأن الرومان قد تعلموا الإبحار بأنفسهم إلى الهند، ولم يعودوا بحاجة إلى ميناء عدن الذي أصبح كمحطة للتموين، وربما لأن موزع أخذت الصدارة كميناء لتجارة المملكة، وتقلص دور ميناء عدن إلى مرسى ومحطة للتزود بالمياه.

---

(1) Ryckmans J., La Chronologie, des rois de sabaet du – Raydan, dans Oriens Antiquus III,1964, p 35.

(2) AL – Micsāl 5.

(3) AL – Micsāl 6.

(4) نقلًا عن محيرز، عبدالله أحمد، عدن، ريدان، عدد5، المركز اليمني للأبحاث الثقافية والآثار والمتاحف، عدن، 1988م، 1988م، ص4.

(5) The periplus of the Erythraean sea, translatied by W.H. schodd New York, 1912., p65.



أرجع مؤلف كتاب الطواف السبب في تسمية عدن بالعربية السعيدة، لتردد المسافرين عليها من الهند إلى مصر، وكما يرسو فيها المسافرون من مصر، حيث لم يُجرَأ على الإبحار إلى أبعد من ذلك.

وعدن ساحل البحر(1)، واقترن ذكرها بسبأ، وفي وقت لاحق ذكرت مع أبين فقيل عدن أبين، ومن هنا بدأ ذكرها يقترن بحمير(2)، وهي مرسى مراكب الهند، والتجار يجتمعون إليه لأجل ذلك فإنها بلدة تجارة(3). وهي مدينة مشهورة في جنوب اليمن على ساحل البحر الهندي، ومن أعظم ثغور اليمن، يحيط بها سلسلة جبال، ومن آثار الملوك الحميريين الطريق المنقور في الجبل، ويعرف الآن بجبل حديد، وهي باقية إلى اليوم، وتمتد منها الجمال بحمولتها(4).

اختلفت بذلك المصادر في تعليل الاسم، إلا أن الانطباع الذي يمكن الخروج به هو أن لعدن علاقة بالاستيطان والإقامة والرخاء من تسميتها بالعربية السعيدة.

لا يستطيع المرء أن يحدد البداية الحقيقية للميناء؛ لأن تاريخه موغل في القدم، غير أن هذه البداية - بلا شك - قد ارتبطت بالتحولات الاقتصادية التي شهدتها المنطقة، وتتمثل في اتجاه السكان نحو البحر لتصريف الفائض من منتجاتهم الزراعية التي

---

(1) مجموعه، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، المكتبة الإسلامية، تركيا، (د.ت)، ص588.

(2) الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الطبري (تاريخ الأمم والملوك)، ج 1، ط1،، ج 2، منشورات مؤسسة الأعلمي، بيروت، 1989م، ص27؛ الزبيدي، محب الدين أبو الفيض محمد مرتضى الحسيني، تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق مصطفى حجازي، ج35، التراث العربي، وزارة الإعلام، الكويت، 2001م، ص381 - 385؛ بامخرمة، جمال الدين عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد: النسبة إلى المواضع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، الإمارات العربية المتحدة، 2004م، ص416؛ الإسكندري، الأمكنة والمياه والجبال والآثار ونحوها المذكورة في الأخبار والأشعار، تحقيق حمد الجاسر، ط1،ج2، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، 2004م، ص234.

(3) الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت، معجم البلدان، ط1، دار إحياء التراث العربي - بيروت، 1993م، ص202 - 203.

(4) ابن المجاور، حمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، صححها أوسكر لو فقرين، ط2، دار التنوير للطباعة، بيروت، 1986م، ص106 - 107.



تزخر بها أراضيهم المسماة بالعربية السعيدة، فقد كان أهل عدن ما بين تجار وحمالين وصيادين للسمك، وللتجار منهم أموال عريضة، وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه، لا يشاركه غيره فيه، لسعة ما بين يديه من الأموال، ولهم في ذلك تفاخر(1).

يعود أقدم ذكر لعدن في النقوش إلى عهد الملك ياسر يهنعم ملك سبأ وذي ريدان، حيث أصدر أوامره إلى قائده حظين اوكن زعيم بني معاهر وذي خولان؛ للقيام بعدد من المهام، ومنها محاربة الأحباش اللذين اجتازوا الأراضي الحميرية ومطاردتهم حتى وصلوا ميناء عدن(2)، وفي هذا النقش تذكر كلمة ميناء بشكل صريح nqye حيقن، كما وصف خليج عدن باسم البحر البهيم (nm;bnreb)(3) وذلك لحلكة سواده.

كما تذكر عدن في نقش آخر وذلك عند فوز الحميريين بقيادة حظين اوكن بالمهمة التي كلفه بها سيده ياسر يهنعم بميناء عدن، عندما خشوا أن يسيطر ويطوق جيوش الأحباش الميناء، فأرسلوا إليهم أفضل المقاتلين ليوقعوا بهم، فغلبوهم وقتلوهم وفازوا عليهم.

(ب ي وم/ ذ ك ي هـ م و/ وح ش ك/ م ر أ هـ م و/ ي س ر م/ ي هـ ن ع م/ م ل ك/ س ب أ/ وذ ر ي د ن/

ك ي ح وي ن ن/ هـ وت/ ح ي ق ن/ ذ ع د ن م/ وي ر ب ب ن ن هـ و/ وهـ ع ن و/ وش ن ق ن/ ب هـ وت/ ح ي ق ن/ وع د ي ي هـ و/ ش ن ق هـ م و/ ب وف ي م)(4) (يوم بعثه مولاه ياسر يهنعم ملك سبأ وذي ريدان وكلفه بمهمة بميناء عدن يوم خشي أن تطوف قوات وخميس الأحباش ميناء عدن ويسيطروا عليه، فقدموا العون وقاموا بالدفاع عن الميناء، وأمضوا مهمتهم بوفاء).

---

(1) ابن بطوطة، أبو عبدالله محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم الطنجي، رحلة ابن بطوطة، دار التراث، بيروت، 1968م، ص244.

(2) AL – Micsāl 5.

(3) AL – Micsāl 6.

(4) AL – Micsāl 6 / 2, 3.



ويتبين من نقشي المعسال 5، 6، بأن ميناء عدن كان له أهمية كبيرة في القرن الثالث الميلادي، حيث كانت الأوضاع الاقتصادية منتعشة في ميناء عدن، الأمر الذي جعل الحميريين حريصين على عدم سيطرة الأحباش على هذا الميناء.

نخلص من كل ذلك بأن ميناء عدن كان معروفًا منذ عصور قديمة، ولكنه كان مجرد مرسى للسفن، غير أنه لم يكن مزدهرًا في العصور القديمة، وإنما جاء تطوره وازدهاره في العصور اللاحقة، وربما يرجع ذلك لقلة الموارد الزراعية والمائية في المنطقة المحيطة به، وهي من الأسباب الرئيسة لازدهار التجارة سواء أكانت داخلية أم خارجية.

ثانيًا: إدارة ميناء عدن:

إن مصلحة الموانئ اليمنية هي الإدارة المشرفة على جميع الأنشطة المختلفة في الميناء منذ تأسيسها في عام 1888م، من قبل حكومة بومباي الهندية التي كانت تخضع ومدينة عدن للاحتلال البريطاني. كأمانة عامة للميناء وحتى العام 1955م ومصلحة الموانئ تتمتع بتشريع متكامل لإدارة النشاط في الميناء.[1] وتتمتع المصلحة بمهام وسلطات واسعة النطاق استنادًا للقانون واللوائح المنظمة للعمل في الحرم السيادي للميناء الذي يشمل حاليًّا كافة المسطحات المائية داخل حدود الميناء التي تبدأ من نقطة أعلى مستوى للمد وبمسافة (50) ياردة نحو اليابسة[2]. وقد أشار قرار مجلس الوزراء رقم (7) لعام 1980م بشأن إنشاء مصلحة الموانئ اليمنية في المادة الرابعة منه بأن تعمل المصلحة على تحقيق المهام الآتية:

- تقديم الخدمات المتطورة في الموانئ التجارية التابعة للمصلحة،وإدارتها وتنظيمها.
- الإسهام الفعال في تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- تأهيل وتدريب الكوادر المتخصصة للقيام بمهام المصلحة.

(1) دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص2.

(2) مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن -، المهام والاختصاصات - موانئ -، نشرة شهرية - الإدارة العامة للتسويق والإعلام - العدد (صفر) ديسمبر، 2005م، ص1.



- إرشاد البواخر وتقديم الخدمات اللازمة لها.
- اقتراح المواقع المناسبة لإنشاء الموانئ التجارية الجديدة والإشراف عليها.

تتكون مصلحة الموانئ اليمنية اليوم من عدد من الإدارات العامة كما في الشكل (انظر الملحق)[1]، وبلغ عدد القوى العاملة في مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن حوالي 1469 موظفًا منهم 1307 ذكور و162 إناث، يتوزعون حسب الفئات العمرية كالتالي:

- من 20 - 30 سنة العدد 280
- من 30 - 40 سنة العدد 600
- من 41 - 50 سنة العدد 420
- من 51 - وما فوق العدد 169

ويتضح من ذلك أن الفئة الشابة تشكل 60 % إلى إجمالي القوى العاملة، وتركيب القوى العاملة حسب مؤهلاتهم العلمية، حيث يوجد موظف واحد لديه الدكتوراه و34 موظفًا لديهم درجة الماجستير، و76 موظفًا لديهم درجة البكالوريوس، وما دون الثانوية 855 موظفًا بنسبة 57.15 %، ونسبة عدد الأميين إلى ما دون الثانوية 40.12%، ونسبة الأميين إلى إجمالي القوى العاملة 22.93 %، وهي كالتالي[2]:

- دكتوراه = 1
- ماجستير = 34
- بكالوريوس = 76
- دبلوم تخصصي = 148 - الإجمالي 1469
- ثانوية عامة = 355
- إعدادي = 315

(1) ينظر الملحق (شكل رقم 1).

(2) دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن.

- ابتدائي = 197
- أمي = 343

وهذا يتطلب من إدارة المصلحة التأهيل السريع لمن لديه إمكانية وقدرة على التأهيل، وتطوير تركيب القوى العاملة من حيث المؤهلات، بكادر جديد لديه الإمكانات العلمية، لكي يتمكن الجميع من تأدية المهام وبمستوى علمي راق يواكب التطورات في عصر المعلومات والإنترنت، ويزيد من سمعة الميناء على المستوى العالمي.

إن مصلحة الموانئ اليمنية تشرف على أنشطة الميناء من خلال الخمسة المواقع الآتية:

الإدارة العامة - مركز التدريب البحري - الدائرة البحرية - الدائرة الفنية - دائرة الأرصفة (المعلا)، وكل إدارة من الإدارات العامة تمتلك هيكلها التنظيمي الخاص بها، وتحتاج من تمكينها من كافة السلطات التي تتناسب والمسؤوليات التي تناط بها، في ظل التغيرات والإصلاحات الجارية ودخول شركات القطاع الخاص وإسهامه في النشاط الاقتصادي لميناء عدن.

إن شركة الملاحة الوطنية (قطاع عام) كانت (وكيلًا حصريًا) تمثل مصالح السفن الداخلة إلى ميناء عدن وتقوم بتموين السفن بالمياه، ومصلحة الموانئ اليمنية كانت تقوم بجميع أعمال الشحن والتفريغ ومناولة السفن، وشركة النفط للتجارة الحرة تقوم بتموين البواخر بالمؤن. وفي بداية عام 1990م بدأ (تحرير) نشاط التوكيلات الملاحية، وفي سبتمبر 1992م نقلت مسؤولية أعمال الشحن والتفريغ من مصلحة الموانئ اليمنية إلى شركة الملاحة الوطنية، وفي عام 1997م تم (تحرير) نشاط الشحن والتفريغ وتموين السفن بالمياه.

ثالثًا: نشاط القطاع الخاص في الميناء:

جاء قرار مجلس الوزراء رقم (159) لعام 1997م بشأن البرنامج الهيكلي بداية مشاركة القطاع الخاص للقطاع العام في ميناء عدن بوصفه إصلاحًا. بعد أن كانت تقوم



به شركات تابعة للقطاع العام، وتغير الوضع الهيكلي لمقدمي الخدمات الرئيسة في ميناء عدن في ثلاث فترات قبل عام 1990م وحتى نهاية 1996م وما بعد 1997م كما في الشكل (انظر الملحق)[1].

وجاء في قرار مجلس الوزراء رقم (159) لعام 1997م بشأن تسليم أعمال مناولة البضائع (الشحن والتفريغ) في ميناء عدن للقطاع الخاص، ونص القرار رقم (159) لعام 1997م على:

- يوافق مجلس الوزراء على تسليم أعمال مناولة البضائع (الشحن والتفريغ) في ميناء عدن للقطاع الخاص اعتبارا من تاريخ 1 يوليو 1998م وفقًا للاتفاقية الموقع عليها مع عدد من الشركات الملاحية الخاصة بتاريخ 10/ 12/ 1997م، طبقًا لما تضمنه تقرير اللجنة المشكلة بموجب أمر مجلس الوزراء رقم (22) عام 1997م.
- تتحمل شركة الملاحة الوطنية سداد بدل الإجازات المستحقة قانونًا للعاملين الدائمين بالشركة.
- يتم بيع أصول شركة الملاحة الوطنية المستخدمة في أعمال مناولة البضائع بالمزاد العلني وفقًا للأنظمة والإجراءات النافذة، وعلى وزير النقل تشكيل لجنة فنية من وزارة النقل، ووزارة المالية، الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة تتولى تحديد القيم السوقية لتلك الأصول، وذلك لاعتمادها كقيم تأشيرية قبل استلام عطاءات المزاد.
- تستكمل إجراءات الإحالة إلى التقاعد لجميع العاملين في شركة الملاحة الوطنية وفي مكتب المرفأ (البسطة، الرصيف) ممن بلغ أحد الأجلين والعجزة والمعاقين غير الصالحين وفقًا للقانون خلال مدة أقصاها شهر من تاريخه.

---

(1) ينظر الملحق (الشكل رقم 2).



ينفذ القرار بالوسائل الإدارية المناسبة، ويبدأ تنفيذ القرار من تاريخ 17 / 6 / 1997م[1]. وبهذا القرار دخل القطاع الخاص محل القطاع العام في الميناء، ورخَّصت مصلحة الموانئ اليمنية لعدد كبير من الشركات الملاحية العاملة في ميناء عدن في عام 2005م[2].

إن نشاط شركات القطاع الخاص في الميناء متعدد ويتمثل في:

- مشاريع صوامع الغلال.
- مصانع خزن وتغليف الإسمنت.
- شحن وتفريغ البضائع.
- التموين بالمياه.
- مشروع لسان بحري لمناولة سفن الصب.

محطة عدن للحاويات. (انظر الملحق)[3].

ويمكن توضيح كل نشاط من الأنشطة في الآتي:

- مصانع خزن وتغليف الإسمنت:

يوجد مصنعان لخزن وتغليف الإسمنت في حرم الميناء، أسهما في دعم كبير للحركة العمرانية في مدينة عدن والمدن المجاورة لها، إضافة إلى تحسين سعر السلعة. مصنع تمتلكه شركة ريسوت للإسمنت بطاقة خزن تصل حتى 12000 طن.

- مشاريع صوامع الغلال:

توجد في ميناء عدن صوامع غلال يمتلكها القطاع الخاص، فمجموعة شركات هائل سعيد أنعم تمتلك وتدير صوامع الغلال الواقعة إلى الجنوب الغربي من أرصفة المعلا، تصل إمكانية تخزينها للحبوب إلى 120 ألف طن في وقت واحد، كما توفر الصوامع

---

(1) قرار مجلس الوزراء رقم (159) لعام 1997م بشأن تسليم أعمال مناولة البضائع (الشحن والتفريغ) في ميناء عدن للقطاع الخاص.

(2) دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن.

(3) ينظر الملحق (الشكل رقم 3).



مطاحن لإنتاج الطحين بمختلف أنواعه (الدقيق) بقدرة تصل إلى 4200 طن/ اليوم، وعلى مساحة تقدر بحوالي 45000 متر مربع، سبق أن منحتها المصلحة للمجموعة عام 1998م، فيما تقع صوامع الغلال التابعة لشركة الرويشان خلف أرصفة المعلا، وتصل حمولتها إلى حوالي 70 ألف طن، وهي الأخرى تحتوي على مطاحن لإنتاج الطحين بمختلف أنواعه بقدرة تصل إلى 700 طن/ اليوم، أما شركة فاهم فلم تبدأ بتشييد المصنع إلى الجنوب الغربي من أرصفة المعلا وذلك بسبب مشاكل قضائية[1].

- **شحن وتفريغ البضائع:**

تتحمل مسؤولية عمليات شحن وتفريغ البضائع في ميناء عدن عدة جهات، فمصلحة الموانئ اليمنية تقوم بمناولة الحاويات في أرصفة المعلا، بينما تقوم الشركة السنغافورية أو. بي.أم بذلك في محطة عدن للحاويات، بينما تقوم شركة مصافي عدن بمناولة البضائع السائلة من نفط خام ومكرر، وتقوم وزارة الثروة السمكية بمناولة المنتجات السمكية في ميناء الاصطياد، أما مناولة البضائع الجافة العامة والسائلة فتقع مسؤوليتها على الشركة المشتركة للشحن والتفريغ التي تحتكر هذا النشاط منذ عام 1998م، وإدارة المصلحة تسعى جاهدة لتحرير هذا النشاط، إذ سبب هذا الاحتكار تدني مستوى أداء هذه الخدمة وارتفاع تكاليف تقديمها، مما نتج عنه تردي سمعة الميناء وتأخر للسفن، ومشاكل في إصابات العمال وحجز السفن[2].

- **التموين بالوقود والمياه:**

تقوم بتموين الوقود ثلاث شركات قطاع خاص هي:

---

(1) سالم، سالم مبارك، القطاع الخاص في ميناء عدن، في كتاب الندوة العلمية "بيئة ومحفزات الاستثمار في اليمن 10 – 11 أبريل 2007م، الجمهورية اليمنية، جامعة عدن، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2007م، ص288؛ ينظر دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية – ميناء عدن – تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص18.

(2) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص288؛ ينظر دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية – ميناء عدن – تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص18.



1. الشركة العربية للاستثمار والصناعة والتجارة المحدودة.

2. مؤسسة شيلوب للملاحة والخدمات البحرية وتموين البواخر بالوقود.

3. شركة عبر المحيطات للملاحة والنقل والتموين.

إضافة إلى إدارة عدن لتموين البواخر بالوقود.

وأوكلت مسؤولية تقديم خدمة التموين بالمياه إلى شركة يمن كروز التابعة لشركة الشيباني، وقد منحت الشركة هذا الاحتكار نظير قبولها استيعاب عدد من عمالة شركة الملاحة الوطنية الحكومية، وكمثل أي احتكار، فقد تردت هذه الخدمة في الميناء، لذا لابد من معالجة ذلك خدمة لموقع ميناء عدن التنافسي، الذي كان من أفضل الموانئ العالمية بسبب توافر هذه الخدمات المساندة لزيارة السفن.

- التموين بالوقود:

مازالت شركة عدن لتموين البواخر بالوقود التي تمتلكها شركة مصافي عدن هي الشركة الرئيسة التي تقوم بتموين الوقود في ميناء عدن، وبالرغم من تحرير النشاط إلا أن محاولة عدة شركات خاصة لتقديم هذه الخدمة لم تستمر مثل شركة عبر البحار.

أن ميناء عدن الذي نافس ميناء نيويورك على لقب أفضل ميناء في العالم بالتموين بالوقود في الستينيات يعاني من عدم توافر خدمة التموين بالوقود باستخدام صنادل الوقود أو الناقلات الخاصة لتموين السفن الراسية في مراسي البضائع أو تلك العابرة، إن معالجة هذه المعضلة ومناقشة أسباب عدم تقديم الشركة العربية خدمات التموين بالوقود من خلال منشأتها في كالتكس لابد من الوقوف أمامها وحلها، لما لذلك من أثر مباشر في تعزيز نشاط الميناء وسمعته.

- مشروع لسان بحري لمناولة سفن الصب:

وقعت اتفاقية لبناء وتشغيل رصيف جديد متخصص لمناولة بضائع الصب في ميناء عدن، إلى الغرب من رصيف المعلا، بين كلَ من مصلحة الموانئ اليمنية (ميناء عدن) ومجموعة شركات هائل سعيد أنعم ممثلة بالشركة اليمنية للمطاحن وصوامع الغلال



- مطاحن المعلا، في يوم الأحد 31 / مارس / 2002م، وسيمكن بناء الرصيف الميناء من استقبال سفن صب ذات حمولة حتى 80000 طن على المرسى الخارجي، وسفن تصل حمولتها بين 40000 - 50000 طن على المرسى الداخلي، كما أن الرصيف إلى جانب أهميته الاقتصادية في توفير فرص عمل جديدة، سيقلل من مستوى ازدحام السفن على أرصفة المعلا ومن ثم انخفاض غرامة التأخير للمستلمين، وفي شهر أكتوبر 2004م انتهت أعمال مسوحات قاع البحر والمسوحات الهيدروجرافية والحفر، وتجري حاليًّا عمليات البناء المتوقع استمرارها لمدة 8 - 12 شهرًا[1].

- **محطة عدن للحاويات**:

تم تشييد محطة عدن للحاويات بين الأعوام 1997 - 1999م من قبل القطاع الخاص ممثلة بشركة (يمن فست) آنذاك. وقد قامت الحكومة في عام 2002م بفض الشراكة مع هذه الشركة بسبب أدائها غير المقبول. وحتى يتم تعيين شركة جديدة لتقوم بتشغيل وإدارة هذه المحطة؛ تم تكليف شركة أو. بي. أم (عدن) للقيام بمهام إدارة وتشغيل المحطة. وتعد محطة عدن للحاويات من أهم المنشآت في ميناء عدن[2].

موقع المحطة: قطاع (C) وبمساحة (85 هكتارًا)، ويتكون المشروع بمراحله الثلاث من رصيف بطول (1650) مترًا وعمق 16 - 18 مترًا، وستة مراس وساحة تخزين (60) هكتارًا وطاقة استيعابية لمناولة مليون ونصف حاوية (20) قدمًا سنويًا، تم تدشين العمل بتشغيل المرحلة الأولى المنجزة من الميناء في 19 مارس 1999م. وتتكون هذه المرحلة من المنشآت والتجهيزات الأتية[3]:

---

(1) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص289؛ ينظر دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص19 - 20.

(2) ينظر دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص20.

(3) متاح في:

http: / /www.and - freezone.com /aradic2 /arabinv /actnew.htm <تاريخ الاطلاع> 20 / 10 / 2021م.



1. الرصيف وساحة الحاويات:

1 – مرسيان بطول (700) متر وعمق (16) مترًا تحت مستوى الماء لاستيعاب أكبر ناقلات للحاويات في العالم وبطاقة استيعابية لـ(500) ألف حاوية سنويًا سعة (20) قدمًا.

2 – إعداد ساحة للحاويات تبلغ مساحتها (35) هكتارًا.

3 – تجهيز الساحة بـ(252) نقطة كهربائية لحاويات التبريد.

2. معدات مناولة الحاويات:

1 – (5) رافعات جسرية للحاويات على الرصيف حمولتها 40 طنًا تمتد أذرعها إلى مسافة 55 متر من حافة الرصيف.

2 – (13) رافعة جسرية لمناولة الحاويات على ساحة التخزين.

3 – (8) رافعات شوكية للحاويات الفارغة.

4 – (22) قاطرة و45 مقطورة.

5 – معدات أخرى: سيارات إدارية، سيارات مكافحة الحريق، سيارات إسعاف، معدات صيانة.

6 – تجهيزات الميناء بأحدث أجهزة الاتصالات والكمبيوتر والرقابة.

مرافق المشروع:

1 – محطة لتوليد الطاقة بقدرة (14) ميجاوات، قابلة للزيادة إلى (25) ميجاوات.

2 – محطة لمعالجة الصرف الصحي.

3 – تجهيز الميناء بنظام تموين السفن بالمياه.

4 – نظام تصريف مخلفات السفن داخل منطقة الميناء حفاظًا على البيئة.

المباني:

(10000 متر مربع) من المباني موزعة على النحو الآتي:

1 – مبنى الإدارة ويتكون من دورين ويضم إلى جانبه المطعم والبوابة الرئيسة.



2 – إنشاء ورشة للصيانة.

3 – إنشاء مخزن لتفريغ الحاويات.

خدمات أخرى:

1 – مبنى المجمع الإداري للشركات والبنوك والمنطقة الحرة (2590 مترًا مربعًا).

2 – موقف الشاحنات بجانب المنطقة الجمركية والمجمع الإداري (4300 متر مربع).

المنطقة الصناعية التخزينية:[1]

تتكون المساحة الكلية للمنطقة الصناعية التخزينية من: 75 هكتارًا.

والمساحة المطورة: 28 هكتارًا ويتركز النشاط فيها على التخزين وصناعات خفيفة.

البنى التحتية القائمة: الطرق، المواقف، وشبكات الكهرباء، الاتصالات، المياه، الصرف الصحي، تصريف مياه الأمطار، ومكافحة الحريق.

نماذج مساحات الأرض: من (1000) م2 إلى (5000) م2.

مجالات الاستثمار المتاحة:

1 – مجال التخزين: التخزين الجاف، التخزين المكيف، التخزين البارد، مخازن معالجة البضائع.

2 – الصناعة: مثل النسيج والملابس الجاهزة، الإلكترونيات، الكهربائيات، الصناعات الدقيقة، الأدوية، المواد الغذائية، لعب الأطفال، الورق.

رابعًا: تحليل مؤشرات النشاط في الميناء:

1 – السفن الوافدة وإجمالي الأطنان المسجلة والبضائع المتداولة:

لم يحصل النمو في عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن خلال السنين 1990 – 2004م

---

(1) متاح في:

http: / /www.and – freezone.com /aradic2 /arabinv /actnew.htm <تاريخ الاطلاع 20 / 10 / 2021م.



(الخمس عشرة سنة الماضية)، يظهر ذلك من بيانات الجدول، (انظر الملحق[1])، مقارنة بسنة الأساس 1990م، ماعدا في السنوات 2000 م، 2001م، 2002م، حيث زاد عدد السفن الوافدة في عام 2000م بـ(5%) وفي عام 2001م بـ(27%)، وفي عام 2002م بنسبة 23%. نلاحظ التغيرات في الجدول والشكل (انظر الملحق[2]).

أما إجمالي الأطنان المسجلة فقد حصلت زيادة في السنوات 1999م - 2004م مقارنة بسنة الأساس 1990م، وهي زيادة في اتجاه تصاعدي (1%، 35%، 85%، 17%، 43%)، وتلاحظ الأكثر زيادة في عام 2001م، بعد تعميق الميناء، ونشاط ميناء الحاويات.

أما إجمالي البضائع المتداولة فهي تزيد على سنة الأساس 1990م، ما عدا في عام 1994م حيث نقصت عنه بـ 17%. وهذا يعود بدرجة أساسية إلى ظروف الحرب. ونلاحظ التغيرات تلك بوضوح في الشكل، (انظر الملحق[3]).

2 - السفن الوافدة الأجنبية والمحلية وصافي أطنانها المسجلة في (ميناء عدن) خلال الأعوام 1990 - 2004م:

إن نشاط أسطول النقل البحري المحلي محدودًا، يتضح ذلك من الجدول رقم (2) والشكل رقم (5)، وفعاليته محدودة خلال السنوات 1990 - 2004م مقارنة بسنة الأساس 1990م. ونسبة السفن المحلية إلى الأجنبية تساوي (10.4%) ونسبة السفن المحلية إلى الإجمالي خلال هذه المدة (9.4%) (انظر الملحق[4]).

3 - السواعي الوافدة إلى ميناء عدن، للأعوام 1990 - 2004م:

بيانات الجدول والشكل (انظر الملحق[5]) توضح انخفاض عدد السواعي الوافدة

---

(1) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص292؛ ينظر الملحق (جدول رقم (1) والشكل رقم (4).

(2) نفسه.

(3) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص292 - 293؛ ينظر الملحق (الشكل رقم 4).

(4) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص293؛ ينظر الملحق (جدول رقم (2) والشكل رقم (5)).

(5) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص295؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (3) والشكل رقم (6)).



في عام 1991م إلى 74.4% إلى 52% في عام 2004م مقارنة بسنة الأساس. وكذا صافي الأطنان المسجلة كان في عام 1991م 64.0% وفي عام 2004م بلغ 39% مقارنة بسنة الأساس 1990م.

4 - حجم الواردات والصادرات - ميناء عدن:

زاد حجم الواردات إلى ميناء عدن خلال الأعوام 1990 - 2003م بنسبة زيادة عن عام الأساس 1990م بـ 368% أما الصادرات فقد كانت بنسبة زيادة 220.6%، يتضح ذلك من خلال (انظر الملحق[1])، ولكن حجم الصادرات ضئيلة جدًا بالمقارنة مع حجم الواردات خلال السنوات 1990 - 2003م.

5 - التزود بالوقود وأغراض أخرى خلال الأعوام 1990 - 2004م:

يظهر لنا من خلاله (انظر الملحق[2]) أن نسبة عدد السفن التي تزودت بالوقود وأغراض أخرى إلى إجمالي عدد السفن الوافدة في عام 1990م 43%. وفي عام 2004م 13% وهذا يدل على انحسار نشاط الميناء في تزويد السفن الوافدة بالوقود وأغراض أخرى.

ونسبة نمو السفن التي تزودت بالوقود وأغراض أخرى مقارنة مع سنة الأساس 1990م لا تبرز أي نمو في هذه الخدمات، لكنها في انخفاض مستمر خلال المدة 1990 - 2004م (انظر الملحق[3]).

أما السفن المتزودة بالوقود فقط فلا يوجد نمو في عددها (انظر الملحق[4]) كما يوضحه الجدول والرسم البياني في عام 1991م بلغ 45.3% مقارنة بسنة الأساس 1990م. وفي عام 2004م انخفضت نسبة النمو إلى 21.5% مقارنة بسنة الأساس 1990م.

---

(1) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص296؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (4) والشكل رقم (7)).
(2) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص298؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (5) والشكل رقم (8)).
(3) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص299؛ ينظر الملحق (الشكل رقم (8)).
(4) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص299؛ ينظر الملحق (الرسم البياني في الشكل رقم (6) والجدول رقم (5)).



ونسبة كمية الوقود التي زودت بها السفن الوافدة فهي أيضًا في انخفاض مستمر مقارنة بسنة الأساس في عام 1990م. ففي عام 1990م كانت 422.4% وفي عام 2004م انخفضت إلى 11.6%.

6 - التزود بالمياه خلال الأعوام 1990 - 2004م:

تزويد السفن الوافدة إلى ميناء عدن بالمياه العذبة من الخدمات التي يقدمها الميناء، ولكن من البيانات (انظر الملحق[1]) يتضح تردي هذه الخدمة. ففي عام 1991م كانت نسبة النمو لعدد السفن المتزودة بالمياه 86.5% مقارنة بسنة الأساس 1990م. ووصلت في 2004م إلى 23.4 %. وكذا بالنسبة لكمية المياه فقد كانت في عام 1991م 76.5% وانخفضت إلى 15.1% في عام 2004م.

7 - الحاويات المتداولة في ميناء عدن:

بيانات الجدول والشكل (انظر الملحق[2]) توضح التطور في عدد الحاويات المتداولة خلال الأعوام 1990 - 2004م في محطة المعلا للحاويات ومحطة عدن للحاويات، حيث يظهر إجمالي الحاويات المتداولة (وحدة. TEUs)، حيث زاد إجمالي عدد الحاويات المتداولة في محطة المعلا ومحطة عدن للحاويات بشكل ملحوظ بعد بدء العمل في محطة عدن للحاويات من عام 1999م، حيث وصل إجمالي الحاويات المتداولة إلى 91538 حاوية (وحدة مكافئة TEUs) وفي عام 2002م وصل العدد إلى 377696 حاوية (وحدة مكافئة TEUs)، وانخفض عدد الحاويات المتداولة في عام 2003م إلى 15501 حاوية (وحدة مكافئة TEUs) وفي عام 2004م زاد العدد الإجمالي إلى 319447 حاوية (وحدة مكافئة TEUs).

8 - البواخر السياحية الواصلة إلى ميناء عدن وعدد الركاب للأعوام 1990 - 2004م:

البواخر السياحية التي وصلت إلى ميناء عدن في تنافس مستمر ابتداء من عام 1999م حتى 2004م[3].

(1) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص300؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (6) والشكل رقم (9)).

(2) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص300؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (7) والشكل رقم (10)).

(3) سالم، القطاع الخاص في ميناء عدن، ص302؛ ينظر الملحق (الجدول رقم (8)).



وعلى هذا الأساس فإن الاهتمام وباستمرار بمتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، يضمن السلامة للسفن والمرافق المينائية وعدم تعرضها لأي عمل إرهابي، كما حصل على سبيل المثال، للناقلة الفرنسية، ونجمت خسائر كبيرة تعرضت لها الموانئ اليمنية، وميناء عدن خاصة، والاقتصاد اليمني بشكل عام.

واليوم الذي تمكن الميناء من استيفاء متطلبات المدونة الدولية وحصل بالفعل على شهادة الامتثال الدولية[1].

المحور الثاني: رؤيا مستقبلية لدور القطاع الخاص في ميناء عدن.

القطاع الخاص اليمني بين المسؤولية الاجتماعية وإمكانية المساءلة:

مقدمة:

إن اليمن وهي بلد فقير ودولة هشة متشظّية، يقارب عدد سكانها 31 مليون نسمة، تمزقها حرب أهلية طاحنة، اندلعت أواخر العام 2014، ومازالت مستمرة لتشمل العديد من محافظات البلاد. أفضت الحرب إلى انقسامات حادة على المستويات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، كونها نشبت ومازالت تكرس انقسام البلاد والمجتمع على أساس سياسي، وديني ومذهبي طائفي أيديولوجي، وجهوي انفصالي.. جميعها تمتلك السلاح والمليشيات المسلحة، وتغذيها تدخلات وأجندات متضاربة لدول الإقليم، حيث أصبح لليمن سلطتين تنفيذيتين، رئيسين وحكومتين، وسلطتين تشريعيتين (برلمانيين)، وسلطتين قضائيتين، وأصبح لها بنكان مركزيان وعملتان، مع ما يتبع هذا من سياسات مالية ونقدية متباينة وأحيانًا متعارضة... إلى جانب ازدواجية مؤسسات ونقاط الجباية الضريبية والجمركية والزكوية وللإتاوات، وتشريعات تزداد تشوهًا وانقسامًا جراء التعديلات المتلاحقة للَّوائح والقوانين، وأحيانًا كثيرة عدم الالتزام بالتشريعات السائدة أو تجميد العمل ببعضها.... إلخ.

---

(1) الإدارة العامة للتسويق والإعلام – مصلحة الموانئ اليمنية – ميناء عدن، تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ديسمبر 2004م، ص6.

ناهيك عن مراكز النفوذ لحركات انفصالية ودينية أيديولوجية متصارعة تسيطر بقوة السلاح على مناطق ومدن ومحافظات بأكملها، وتفرض سياساتها الخاصة بعيدًا عن السلطة "الشرعية" المركزية.. في حين أن مقر إقامة وعمل رئيس الجمهورية وحكومته "الشرعية"، منذ بداية الحرب، خارج أراضي البلاد، لدى المملكة العربية السعودية في وضع شبيه بالمنفى[1].

ترجع جذور الصراع الدائر في اليمن، إلى عقود طويلة من المظالم والعنف من جراء الفساد وسيطرة النخبة على الموارد، إضافة إلى الانقسامات القبلية والجهوية والطائفية.

إن حدة التكالب على ثروة البلاد المحدودة، خلال مدة حكم النظام السابق لثورة الربيع اليمني، وفي ظل الفساد المستشري الذي تكرس أكثر خلالها، والاعتماد المتزايد للدولة على الاقتصاد الريعي الناتج عن الريع النفطي قد أدى إلى مزيد من الاستحواذ على مقدرات البلاد، وتوزيع عقود الحماية والخدمات النفطية، وأحيانًا عقود تسويق وتصدير النفط على النخبة القبلية – العسكرية الموالية للنظام؛ قد أسهم في إضعاف سلطات ومؤسسات الدولة، وإلى المزيد من الإقصاء السياسي والاقتصادي والاجتماعي، وعدم عدالة توزيع الثروة، وإلى الاستغلال غير المستدام للموارد؛ الأمر الذي مهد وشكّل إلى جانب عوامل أخرى، مقدمة لاندلاع الصراع الحالي المدمر[2].

الجدير بالذكر أن آثار الحرب وما سببته من تمزق اجتماعي تتجاوز كثيرًا كلفة دمار البنية التحتية. وسيحتاج الأمر إلى وقت طويل لاستعادة الوحدة الوطنية والاستقرار السياسي – الاجتماعي

---

(1) محسن، يحيى صالح، القطاع الخاص اليمني بين المسؤولية الاجتماعية وإمكانية المساءلة، جزء من تقرير الراصد العربي، 2020م؛ تقارير ودراسات الأمم المتحدة والمؤسسات المالية الدولية كمجموعة البنك الدولي؛ تم اعتماد التقرير الوطني هذا في الغالب على البيانات والمؤشرات الواردة في صندوق النقد الدولي، والمنظمات الدولية الأخرى، وعلى بيانات كتاب الإحصاء السنوي لعام 2015م الصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء.

(2) محسن، القطاع الخاص اليمني بين المسؤولية الاجتماعية وإمكانية المساءلة، ص2.



من جانب آخر، وبسبب طول أمد الحرب والصراع، تكوّن في اليمن ما يسمى باقتصاد الحرب، حيث تُسخَّر كل المقدرات والموارد الاقتصادية للبلاد للإنفاق الحربي، تحت يافطة (دعم المجهود الحربي)، إذ تتغلغل في هذه السياسات شبكات فساد هي أقرب ما تكون إلى المافيا، ولأمراء الحرب الذين يعملون بكل الوسائل على استمرار مصالحهم بالحرب، وضد إيقافها أو إحلال السلام، مستغلين ضعف سلطات الدولة وتفتتها وتزايد تفشي الفساد وغياب المساءلة، ليشكلوا مراكز نفوذ وسيطرة لدى أي من الأطراف المتصارعة، حيث تعمل على جباية الموارد والإتاوات القانونية وغير القانونية والإشراف على إنفاقها، وتستحوذ على حصص كبيرة منها، وعلى أجزاء من المساعدات الإنسانية، ومن الصفقات وتجارة وتهريب السلاح، وحتى المخدرات، وفي حصر تجارة وتوزيع المشتقات النفطية، وعمليات الاستيراد في دائرة أعمال صغيرة مقربة من كبار المسؤولين الحكوميين، والاشتغال بشركات الصرافة والتحويلات المالية التي انتعشت كانتشار نبات الفطر بصورة غير مسبوقة، وغيرها، ثم تعيد استثمار عائداتها الهائلة في عمليات غسيل الأموال، منها شراء الأراضي والعقارات التي راج سوقها مؤخرًا[1].

كيف يكون القطاع الخاص شريكًا في التنمية:

بينما ينهمك العالم بالتعامل مع الأزمات المتتالية وتداعياتها على المواطنين وحقوقهم، تتضاعف التحديات التي يعكسها تدهور مؤشرات التنمية البشرية كالفقر والبطالة وعدم المساواة، خاصة في المنطقة العربية.

إن السمة العامة التي تميز المنطقة منذ اندلاع الربيع العربي هي أنها تمر بمرحلة انتقالية، وتعيش مخاضًا مضنيًا لم تنضج بعد مكوناته البديلة، ولكن الأكيد هو أن القديم انتهت صلاحيته، وبات غير قادر على الاستمرار وتلبية التحديات المتزايدة والناتجة عن الأزمات المتنوعة. يترافق المخاض مع أزمة انتشار الجائحة التي ضربت العالم فغيرت الكثير من الانطباعات حول بعض المؤشرات، وأيضًا حول بعض

(1) المصدر نفسة، ص4.



المفاهيم، من بينها دور الدولة والقطاع العام تحديدًا، وطبيعة الأنظمة الصحية وقدرتها على تحمّل الصدمات، والأنظمة التربوية والانتقال إلى التعليم الافتراضي، وهشاشة أسواق العمل ومخاطر هيمنة القطاع غير المهيكل عليها، والانعكاسات على التبادل التجاري والتعاون العلمي والبحثي، وتمسّك الدول الصناعية بالملكية الفكرية لإنتاج اللقاحات... إلخ. وقد أصابت أزمة الجائحة المنطقة العربية فكانت نتائجها خطيرة لاسيما في المجالين الصحي والتربوي، وعلى أسواق العمل والأمن الغذائي. وفي هذا السياق فإن كل الجهود الدولية لتحقيق أهداف خطة عمل 2030 قد تفشل في حال لم يتم تدارك الأمر من خلال بلورة استراتيجيات لمواجهة التحديات[1].

إن هذا الواقع يملي عددًا من الخطوات التي يفترض اتِّباعها، وهي تنطلق من ضرورة إعادة النظر بأنظمة الحوكمة القائمة على مستوى المؤسسات الدولية والإقليمية، وكذلك على المستوى الوطني. إن تعزيز المشاركة والشفافية وتطوير أدوات المساءلة والمحاسبة هي المدخل الضروري لأي برنامج تغييري طموح يستهدف الانتقال من الأحوال المتردية التي تعيشها المنطقة إلى واقع جديد، حيث يتمتع المواطنون بالحد الأدنى من الكرامة والحرية والازدهار. كما أن إعادة النظر بأدوار الشركاء التنمويِّين على أساس الشراكة بين مختلف الجهات المعنية بالعملية التنموية؛ بات مسألة ضرورية وغير قابلة للتأجيل. إن معظم التجارب العالمية اعتمدت في التنمية خيارًا من اثنين[2]:

- **الخيار الأول حول دور وموقع الدولة في التنمية:**

أي أن النظام الاقتصادي الذي تؤدي الدولة فيه الدور الرئيسي في ملكية وسائل الإنتاج أو اقتصاد السوق: أي الاقتصاد الحر المتفلت من القيود مقابل تعزيز المنافسة الحرة. أما التجارب التي اعتمدت على دور الدولة كلاعب أساسي (وأحيانًا الوحيد) في التنمية فقد باءت بالفشل؛ لأن الدولة تحولت إلى جهاز بيروقراطي غير فاعل، حيث

(1) عبدالصمد، زياد، كيف يكون القطاع الخاص شريكًا في التنمية، الراصد العربي 2020م، ص7.
(2) المصدر نفسه ص8.



ينتشر الفساد وتغيب آليات المساءلة والمحاسبة على حساب المحسوبيات والزبانية. وكذلك بالنسبة إلى الدول التي اعتمدت على خيار آليات اقتصاد السوق، وانخراط قطاع الأعمال في رسم السياسات العامة، فاستفاد من قربه من مواقع القرار لتعزيز نفوذه وتصميم البيئة التشريعية بما يخدم مصالحه الضيقة في تحقيق الأرباح لاسيما وسائل الكسب السريع، وأحيانًا كثيرة، غير المشروع في ظل غياب الشفافية وآليات المساءلة والمحاسبة. لقد أدى نموذج الاقتصاد الحر إلى إضعاف دور الدولة من خلال هيمنة الشركات الخاصة على آليات صنع القرار وتنفيذه، ما أدى إلى تطويع السلطات الدستورية، التشريعية والتنفيذية والقضائية، وحوّلها إلى أدوات تعمل لحماية مصالحه على حساب حقوق ومصالح المواطنين. ومن ثَمّ لم يؤدِّ إلى النتائج المرجوة.

- **الخيار الثاني حول دور القطاع الخاص والتنمية:**

إن معظم الأدبيات المعاصرة تؤكد على أهمية القطاع الخاص في التنمية، كشريك تنموي أساسي يؤدي أدوارًا في تفعيل الاقتصاد الوطني والمحلي، وتطوير إنتاجيته، وخلق فرص العمل، وتوفير الخدمات الأساسية للمواطنين. وتجدر الإشارة إلى أنه ولدى تناول دور القطاع الخاص، يجب التمييز بين مجالات العمل والقطاعات والأحجام. فالمؤسسات الصغيرة والمتوسطة تؤدي دورًا كبيرًا في تفعيل الإنتاج المحلي وتوفير فرص العمل والدخل للمواطنين في مناطق جغرافية متنوعة، في الريف والنطاق المدني وفي المناطق النائية وغيرها، إلا أنها تتعرض لمنافسة غير عادلة في ظل غياب دولة القانون والمؤسسات، وهيمنة الشركات الكبرى على الاقتصاد، وفي ظل الانفتاح الاقتصادي غير المدروس. في حين أن الشركات الكبيرة أو المتعددة الجنسيات، تسهم في تعزيز الاحتكارات والتلاعب في الأسواق لتعظيم أرباحها على حساب حقوق المواطنين في حال غابت قدرة الدولة عن المراقبة وتطبيق القوانين. لذلك، تؤدي الدولة دورًا أساسيًا في ضمان حقوق المواطنين، واحترام المؤسسات والقانون، وفي توفير البيئة المواتية، وتقديم الحوافز للقطاع الخاص وتشجيع الاستثمارات. وكذلك فإن الشراكة مع القطاع الخاص من جهة، وتفعيل المشاركة المواطنية الفاعلة

من خلال الشراكة مع المجتمع المدني من جهة ثانية، هما صنوان أساسيان لتفعيل العملية التنموية، وتلافي البيروقراطية الخاملة والفاسدة، لتجنّب هيمنة قطاع الأعمال على المشهد السياسي. إن هذه الشراكة بين الأطراف ذات المصلحة تعدّ النموذج الأكثر فاعلية، وبالتالي المطلوب تحقيقه حاليًا[1].

إن النقاش الذي يتناول دور القطاع الخاص في تحقيق التنمية غالبًا ما يرتكز على الاعتقاد بأن الاستثمارات الأجنبية والمحلية تؤدي إلى تعزيز النمو ومن ثم إلى خلق فرص العمل وتحريك عجلة الاقتصاد. إلا أن هذه العلاقة ليست سببية أو إيجابية دائمًا، فالمنطقة استقطبت الكثير من الاستثمارات المحلية والعالمية، ولكن المؤشرات التنموية بقيت متدنية مقارنة بالمناطق الأخرى، ولم تتمكن من معالجة الفقر والبطالة والتفاوتات الاجتماعية على مختلف أشكالها، لاسيما إذا اقترنت المعايير النوعية بالمعايير الكمية لقياس مخرجات التنمية.

إن التوجهات الدولية السائدة حاليًّا تؤكد على الشراكة بين الأطراف المعنية في العملية التنموية، لاسيما في اللقاءات والمنتديات الدولية التي تتناول آليات تمويل التنمية، فتعطي قطاع الأعمال والاستثمارات دورًا بالغ الأهمية بعد أن تقلصت قيمة المساعدات التنموية؛ بفعل تراجع الدول المانحة عن التزاماتها في التمويل، وما تم إقراره من تعريف جديد لهذه المساعدات، حيث باتت تتضمن على كل أشكال الإنفاق الأمني والمساعدات العسكرية والإنسانية، بما في ذلك تكاليف إيواء المهاجرين. وفي الوقت نفسه تحولت الديون إلى عبئ تعاني منه الدول النامية وهي لم تعد قادرة على التوفيق بين التزام سداد الديون وخدمتها، وبين الإنفاق على البرامج التنموية والعمل على توفير الخدمات الأساسية لمواطنيها، من هنا تأتي أهمية دور الاستثمارات الخاصة في تمويل برامج التنمية[2].

---

(1) عبدالصمد، كيف يكون القطاع الخاص، ص11.

(2) عبدالصمد، كيف يكون القطاع الخاص، ص12 - 13.



مساءلة القطاع الخاص:

لم يكن الأثر الإيجابي للاستثمارات ولتوسيع مشاركة قطاع الأعمال في التنمية ملموسًا كما كان متوقعًا، لذلك جاء "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021"، ليتناول دور القطاع الخاص في التنمية ومحدودية أطر المساءلة؛ ليسهم في الحوار الدائر على المستوى الدولي والوطني حول الأسباب الكامنة خلف تلك الظاهرة، في محاولة للبحث عن الحلول والوسائل التي تجعل من الاستمارات عاملًا مساعدًا وإيجابيًّا في العملية التنموية وفي تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

المنطلق لمعالجة هذه الموضوع هي المبادئ التي تحكم عمل القطاع الخاص، والتي ترتكز على مبدأين أساسيين:

المبدأ الأول هو عدم إلحاق الضرر من خلال الممارسات والمعايير التي يفترض استخدامها لقياس الأثر وهي معايير حقوق الإنسان. وتدور حاليًّا على المستوى الدولي مفاوضات بين الدول لصياغة اتفاقية جديدة تحدد المعايير التي تحتكم إليها الاستثمارات عند ممارسة أعمالها كي لا تؤدي إلى انتهاكات جسيمة وأضرار في مصالح وحقوق المواطنين[1].

المبدأ الثاني فهو تحقيق التنمية المستدامة لاسيما في مجالات الاقتصاد والاجتماع والبيئة، لكن في إطار من الحوكمة العادلة والشفافة (أي البعد السياسي للتنمية المستدامة).

لقد أشارت التقارير الموضوعية في هذا الراصد إلى ظاهرة عالمية تفيد أن "قطاع الأعمال استخرج أرباحًا من الاقتصاد بدل أن يولدها، ومن ثَمّ لم يسهم في توسيع الاقتصاد وخلق فرص عمل وتوفير الخدمات الأساسية للمواطنين، كما لوحظ أن هناك إحجاما عن الأنشطة الإنتاجية والاستثمار ما يحول دون خلق فرص العمل

(1) الراصد الاجتماعي العربي – التقرير الخامس، تنتجه شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية كأداة لتنمية القدرات وتعزيز الدور الدفاعي للمجتمع المدني، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".

ويؤثر بالتالي سلبا على التماسك الاجتماعي والاستقرار السياسي والاجتماعي والاقتصادي، وترافق ذلك مع إضفاء الطابع المالي على الاقتصاد من خلال التركيز على الخدمات والمضاربات المالية والمصرفية، ما أدى إلى الدور المحدود في البنية التحتية والخدمات الأساسية مثل الموانئ لاسيما الاتصالات والنقل. وقد أضاءت التقارير الوطنية على التحديات التي تواجه الاقتصادات العربية وأداء قطاع الأعمال بشكل خاص.

فجاء مثلًا تقريرا **اليمن** و**السودان** إلى أن غياب الأمن والاستقرار السياسي يشكّل عائقًا أمام الاستثمارات الأجنبية، لاسيما أن ذلك يترافق مع غياب البيئة التشريعية التي تساعد على تحفيز الاستثمارات.

وفي تقرير **العراق** أن عقودًا من الدكتاتورية أدت إلى إضعاف الرأسمال الاجتماعي والموارد البشرية، وإضعاف الأطر والمؤسسات السياسية، ومن ثم أدوات الحوكمة، إلا أن السمة الأخطر هي التركيز على الموارد الطبيعية والاستخراجية. كما أن ضعف القطاع الخاص في العراق هو نتيجة هيمنة الدور الاستثماري للقطاع العام مع التركيز على "هبّة قطاع النفط"، وضعف البنية التحتية التشريعية التي تسهم في خلق البيئة المساعدة، وتنظيم التجارة وتعزيز آليات حوكمة القطاع الخاص. وهذه السمات تكاد أن تكون مشتركة في كل الدول العربية وفق ما جاء في التقارير الأخرى[1].

وقد توقف التقرير **التونسي** عند "استمرار التوجهات النيوليبرالية التي تعتمد على رفع القيود عن القطاع الخاص والاتجاه نحو الخصخصة". إلا أن السياسات التحفيزية التي تعمد إلى خفض الضرائب وتعتمد المرونة في المعايير لم تؤد إلى تغيير وجهة الاستثمارات الأجنبية التي فضلت القطاعات ذات القيمة المضافة المتدنية، أي تلك التي تترك أثرًا محدودًا في خلق فرص العمل وتوفير الخدمات الأساسية للمواطنين. وعلى الرغم من الحوافز الضريبية، التي تضر الاقتصاد كونها تخفض الواردات العامة"، ظلّ التوجه نحو القطاعات الاستخراجية وقطاع النسيج والملابس هو الغالب، أي أن

---

(1) الراصد الاجتماعي العربي، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".



الأثر على العملية التنموية كان محدودًا جدًّا. بالإضافة إلى أن تركّز الاستثمارات في العاصمة وضواحيها وفي المناطق الساحلية لم تعالج التفاوت الجغرافي الكبير بين المناطق. خلص التقرير التونسي إلى ضرورة وضع استراتيجية وطنية تسهم في بناء قطاع خاص متين يسهم بدوره في العملية التنموية، مع ضرورة اتخاذ التدابير وإقرار السياسات العامة التي تعزز الشفافية وآليات المساءلة والمحاسبة والرقابة، لاسيما على اتفاقيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

أما تقرير **فلسطين** فيشير إلى أهمية دور القطاع الخاص في خلق فرص العمل وتوفير الخدمات، إلا أنه توقف عند مخاطر اعتماد الاقتصاد الفلسطيني على الاحتلال الإسرائيلي لاسيما بعد التوقيع على اتفاقية أوسلو، وبفعل الممارسات الإسرائيلية من إغلاق واقتحام مدن، وسياسات الاستيطان التوسعية، وحجز المستحقات الضريبية الفلسطينية التي تحصّلها إسرائيل لصالح السلطة الفلسطينية، كلها أدت إلى تقليص حجم ودور القطاع الخاص رغم أنه يوظف 60% من اليد العاملة ويحقق 70% من الدخل الوطني، وكما في سائر البلدان العربية كذلك في فلسطين، اقتصرت الاستثمارات على قطاعات التجارة والخدمات ولم تتوجه نحو القطاعات الأساسية الإنتاجية التي تعزز العملية التنموية وتسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المنشودة[1].

وجاء في تقرير **لبنان** أن عقود من الممارسات غير الخاضعة لأي شكل من أشكال الرقابة أدت إلى تقليص الإنتاج في القطاعات الأساسية، والتحول إلى القطاعات الريعية والخدماتية والمالية، ما أدى إلى خلل كبير في الميزان التجاري، وكذلك إلى عجز في الموازنة العامة. أما التمادي في الاستدانة واللجوء إلى القطاع المصرفي لتغطية عجز الموازنة أسهم في الانهيار الذي يشهده لبنان. يقترح التقرير العودة إلى إحياء الاقتصاد الحقيقي من خلال دعم وتشجيع الإنتاج، لاسيما في مجال الصناعة الغذائية والمشروبات. إلا أن السمة المشتركة بين الدول العربية فهي طبيعة الأنظمة السياسية

(1) الراصد الاجتماعي العربي، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".

التي تكاد تغيب عنها الشفافية وآليات المساءلة والمحاسبة. لذلك يقترح التقرير رزمة من الإصلاحات الضرورية على مختلف المستويات نتيجة الترابط بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والسياسية.

كثيرة هي القواسم المشتركة بين الدول العربية فيما يتعلق بتحديات التنمية ودور القطاع الخاص لاسيما عندما يتعلق الأمر بالشفافية والمساءلة والمحاسبة.

فالسمة الأولى التي تشترك بها الدول العربية هي ظاهرة "رأسمالية المحاسيب" (Crony Capitalism) التي تجعل من فئة محدودة من رجال الأعمال والشركات مقرّبين من دوائر القرار السياسي، وذات نفوذ وتأثير بمكامن صنع السياسات العامة والخيارات الاقتصادية التي تخدم مصالحهم على حساب المصالح العليا للدولة والشعب. إن ظاهرة المحاسيب هي ظاهرة عالمية تضع الاقتصاد الوطني تحت تأثير مجموعة من رجال الأعمال، إلا أن ما يميز المنطقة العربية هي ضعف الدولة وعدم قدرتها على تطبيق الحد الأدنى من الضوابط الدستورية أو القانونية أو معايير الحد الأدنى من الشفافية والمساءلة. فالدولة بمؤسساتها وأدواتها مختطفة (Captured) ولا يمكن لأي آلية أن تقف بوجه التيار الجارف للأطماع غير المحدودة للشركات وأصحابها من رجال أعمال وأصحاب نفوذ. إن هذه الظاهرة أدت إلى تمركز هائل في الثروات، دفعت الكثير من التقارير الدولية والمحلية إلى التوقف عندها، فأجمعت على أن أكثر من 60% من الثروات تتمركز بأيدي أقل من 1% من السكان، وأن بعض التقديرات تشير إلى أن عددًا من الأثرياء تفوق ثرواتهم الدخل القومي لبعض دول المنطقة.

السمة الثانية المشتركة هي "غياب آليات الحوكمة والشفافية، وضعف دولة القانون"؛ ما يؤثر بشكل سلبي على بيئة الأعمال والبيئة الاستثمارية بشكل عام، ويحول دون قيام القطاع الخاص بالاستثمارات الضرورية التي تسهم في عملية التنمية، ومن ثَمّ التزامه بالمعايير التي تجعل إسهامه في محاربة البطالة والفقر محدودًا جدًّا.

السمة الثالثة المشتركة هي "تضخم القطاع العام" بسبب التوظيفات العشوائية ذات الطابع الزبائني؛ لامتصاص نقمة المواطنين على حساب فاعليته ودور مؤسسات الدولة لتتحول بذلك إلى عبء على المال العام. إذ يتخطى حجم الإنفاق العام على الرواتب والأجور في بعض الحالات ثلث الإنفاق الحكومي من دون أن يكون للقطاع العام أي دور إيجابي في تقديم الخدمات بالنوعية المطلوبة لاسيما في قطاعات أساسية كالصحة والتعليم والسكن والطاقة والمياه والصرف الصحي، وأيضًا في مجالات حماية البيئة وغيرها[1].

تشترك الدول العربية، وإن بشكل متفاوت، في "غياب الفصل بين السلطات" كمبدأ دستوري يعزز الديمقراطية وآليات المحاسبة، فتقوم مثلًا السلطة التشريعية بمراقبة السلطة التنفيذية، وتقوى على مساءلتها ومحاسبتها في حال اقتضى الأمر من خلال سحب الثقة بها أو بأحد الوزراء مثلًا، أو أن يؤدي القضاء المستقل دوره في تحقيق العدالة والدفاع عن حقوق ومصالح المواطنين وعن الصالح العام. إن تداخل السلطات وهيمنة المحاسيب عليها يعطل دورها وآليات المساءلة والمحاسبة؛ ما يحرر القطاع الخاص من أي مساءلة أو قدرة على التقييم الموضوعي والجدي للدور التنموي، أو للأثر الاجتماعي أو البيئي الذي يحدثه نشاطه. وتقترن هذه الظاهرة في محدودية تداول السلطة من خلال الانتخابات الديمقراطية، الحرة والنزيهة والعادلة، فالانتخابات لا تعدو كونها أداة لإعادة إنتاج السلطة المستبدة من خلال القانون الانتخابي نفسه، أو ممارسات السلطة الاستبدادية، أو طبيعة النظام التي تخلق حالة من الاستقطاب الاجتماعي على أسس مذهبية أو قبلية.

إن هذه الظاهرات المشتركة لها الأثر البالغ على الاستقرار الاجتماعي، كما تعزز الشعور بالتهديد المعنوي لدى المجموعات والفئات الاجتماعية، ما يدفع بها نحو الانتماءات الثانوية كملاذ آمن لحمايتهم من هذا التهديد، فتتعزز العلاقات القبلية

---

(1) الراصد الاجتماعي العربي، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".

والعشائرية أو الطائفية والمذهبية والعرقية على حساب المواطنة والانتماء الوطني، ما يعرّض الكثير من الدول إلى الاضطرابات التي ترتقي أحيانًا على نزاعات مسلحة، يعيشها حاليًّا عدد من دول المنطقة[1].

أمام هذه التحديات يبقى أن المدخل للحل يكون بالتغيير السياسي الفعلي الذي يسهم في بناء الدولة التي تقوم على أساس "عقد اجتماعي جديد" يعزز المواطنة الحقيقية والعدالة الاجتماعية والكرامة الإنسانية، يكون فيها للمشاركة المواطنية دور كبير في معالجة الظاهرات الاجتماعية كالفقر والتهميش الاجتماعي، وحل النزاعات على أسس واضحة مبنية على مبادئ حقوق الإنسان. إن الخيارات الاقتصادية والاجتماعية التي اتبعت في دول المنطقة أثبتت فشلها في تحقيق الرفاه، فهمشت القدرات الإنتاجية، وعززت الاقتصاد الريعي والخدماتي. لذلك فالمطلوب الآن هو العودة إلى الأساس وطرح مفاهيم جديدة حول دور الدولة وحجم تدخلها في العملية التنموية، وعلاقتها بالقطاع الخاص كشريك تنموي فاعل وأساسي إلى جانب المجتمع المدني. يجب تعزيز الإنتاجية التي تتطلب استراتيجيات وطنية ترسم وتنفّذ بالشراكة مع القطاع الخاص والمجتمع المدني. وفي هذا المجال لا بد من التأكيد أن المجتمع المدني وفق المفاهيم السائدة حاليًّا يتشكل من النقابات العمالية والمهنية والمنظمات غير الحكومية والأكاديمية وممثلي القطاعات والفئات الاجتماعية وتحديدًا المرأة والطلاب والشباب والمزارعين وذوي الإعاقة والحركات البيئية وغيرهم. إن كل ذلك يتطلب حوارات وطنية تضمينية بمشاركة الفاعليات الأساسية داخل المجتمع في كل دولة، ولكن أيضا بين الدول، فالمنطقة العربية بأمس الحاجة إلى مشاريع تعزز التكامل والتعاون الإقليمي على أساس تعزيز الإنتاجية والتنافسية والتبادل العادل تبنى على رؤية واضحة وآليات فاعلة للمساءلة والمحاسبة.

---

(1) الراصد الاجتماعي العربي، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".



التوصيات:

- أتيحت فرصة واسعة أمام القطاع الخاص للعمل في الميناء، ولهذا ينبغي له أن يثبت الأفضل من القطاع العام السابق.
- توفير جميع المعلومات والبيانات الإحصائية وبسلاسة لمصلحة الموانئ اليمنية - عدن، ولإنجاز ذلك لابد من توافر نظام يضمن ذلك، ووعي لدى الشركات العاملة والتابعة للقطاع الخاص بأهمية تنظيم البيانات والمعلومات لديهم.
- أهمية وضع نظام إحصائي لجمع البيانات والمعلومات من الشركات العاملة في الميناء (القطاع الخاص).
- دراسة وضع شركات القطاع الخاص العاملة في الميناء، وتقييم خدماتهم المقدمة منذ بدء العمل في الميناء، بعد مضي مدة سبع سنوات تقريبًا (دراسة مقارنة).
- لا داعي لبقاء أي شركة لا تؤدي خدماتها بشكل راق وتسهم في رفع سمعة الميناء.
- الاستفادة من الخبرات الأجنبية بالاستشارات في مختلف الجوانب لإنجاز المهام بكفاءة.
- تحسين تركيب القوى العاملة في مصلحة الموانئ اليمنية من حيث المؤهلات، وهذا التحسين يوجب وضع خطة تأهيل عال ومتوسط للفئة الشابة التي تشكل 60٪ من إجمالي القوى العاملة، ورفد المصلحة بكوادر شابة مؤهلة تأهيلًا عاليًا، لتؤدي دورها بفعالية وكفاءة في عصر المعلومات والتطورات المتسارعة.
- تطوير اللوائح المتعامل بها لمواكبة التطورات عالميًا من أجل الأعمال بكفاءة وفعالية، ويمنح الميناء سمعة رائعة عالميًا.
- خدمات التزود بالوقود والمياه العذبة في تراجع في عام 2004م مقارنة بسنة الأساس 1990م، مع انخفاض على مدى السنوات الماضية، إلى جانب انخفاض أعداد السفن المتزودة بالمياه، وهذا الوضع يجب التنبُّه له ومتابعته عن كثب - وهذا ينطبق على جميع الخدمات المقدمة في الميناء - حتى لا تتعمق



الحالة وتسوء سمعة الميناء، وتغير السفن اتجاهها إلى موانئ أخرى تقدم فيها الخدمات بكفاءة.

- إن الإرادة السياسية الجادة للحفاظ على القوانين والأنظمة، وإيجاد قضاء عادل ومستقل، وتوفير الأمن، هي الضمان ليس لتطوير الميناء وسمعته عالميًا فحسب؛ وإنما لتطوير اليمن، ولسمعة عدن، وجذب المستثمرين، وتحسين التنمية في شتى جوانب الحياة.
- تعزيز دور مشاركة القطاع الخاص مع الدولة في تنفيذ استراتيجية عدن بكفاءة عالية.
- تقديم الآراء والمقترحات حول مشاركة القطاع الخاص في الإسهام في تنفيذ استراتيجية التنمية الاقتصادية المحلية بما يتلاءم مع برامج وأهداف التنمية.
- تقديم الدراسات حول الاستفادة من إمكانات القطاع الخاص في التحديث الإداري وتقديم مخرجاتها.
- استقصاء رؤية القطاع الخاص حول الارتقاء بمستوى الأداء في المرافق الاستثمارية الكبرى (الميناء والمنطقة الحرة والمطار) بهدف جعل عدن مدينة لوبي (Loopy CITY).

الملاحق

الجمهورية اليمنية
وزارة النقل
مصلحة الموانئ اليمنية (10)

المدير العام
رئيس مجلس الإدارة

نائب المدير العام

الإدارة العامة للرقابة والتفتيش

الإدارة العامة للشؤون القانونية

الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية

الإدارة العامة للأمن والحرس الخاصة

الإدارة العامة للإحصاء والتخطيط

الإدارة العامة للشؤون الفنية

الإدارة العامة للتسويق والإعلام

الإدارة العامة لمركز التدريب البحري

الإدارة العامة للشؤون الفنية

الإدارة العامة للشؤون البحرية

الإدارة العامة المراسي

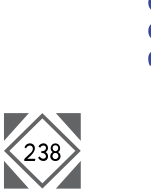
الإدارة العامة لميناء المكلا حضرموت

الإدارة العامة لميناء نشطون

مدير مكتب ميناء سقطرى

مدير مكتب المدير العام

شكل رقم (1) هيكل مصلحة الموانئ اليمنية.



جدول رقم (1): السفن الوافدة وإجمالي البضائع (طن)

الأعوام	عدد السفن الوافدة		إجمالي الأطنان المسجلة		إجمالي البضائع المتداولة	
	العدد	النسبة % إلى سنة الأساس	إجمالي الأطنان المسجلة	النسبة % إلى سنة الأساس	إجمالي البضائع المتداولة	النسبة % إلى سنة الأساس
1990م	1840	100	14,581,151	100	8,064,377	100
1991م	1358	73.8	11,200,136	76.8	8,219,834	101.9
1992م	1195	64.9	10,804,504	74.1	9,798,175	121.5
1993م	1398	76.0	10,686,711	73.3	11,024,655	136.7
1994م	878	47.7	6,946,426	47.6	6,721,916	83.4
1995م	1164	63.3	9,630,341	66.0	9,847,977	122.1
1996م	1317	71.6	10,602,002	72.7	9,836,054	122.0
1997م	1425	77.4	9,762,421	67.0	8,707,666	108.0
1998م	1660	90.2	12,193,806	83.6	9,815,975	121.7
1999م	1782	96.8	14,793,834	101.5	9,634,477	119.5
2000م	1925	104.6	19,663,554	134.9	10,107,769	125.3
2001م	2332	126.7	27,033,062	185.4	11,319,784	140.4
2002م	2262	122.9	24,922,471	170.9	12,181,673	151.1
2003م	1700	92.4	17,074,510	117.1	13,384,116	166.0
2004م	1735	94.3	20,865,729	143.1	12,458,825	154.5

المصدر: وزارة النقل (ج.ي)، مصلحة الموانئ اليمنية،دائرة الإحصاء والتخطيط، إحصائيات الأعوام 1990 - 2004م.



قبل عام 1990م

من 1990م- حتى 1996م

بعد القرار 139 لعام 1997م

شكل رقم (2) يوضح الوضع الهيكلي لقطاعي الخدمات الرئيسة في ميناء عدن



شكل رقم (3) يوضح نشاط القطاع الخاص في ميناء عدن





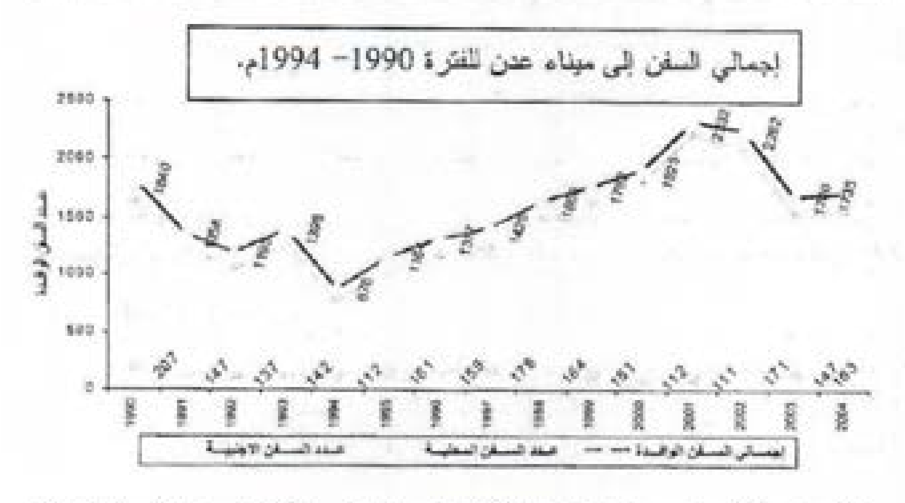
إجمالي الأطنان المسجلة والبضائع المتداوله(طن)
0
500000
1000000
1500000
2000000
2500000
3000000
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
إجمالي الأطنان المسجلة و البضائع المتداولة (طن)
إجمالي الأطنان المسجلة
إجمالي البضائع المتداولة(طن)

شكل رقم (4)

الجدول رقم (2) عدد السفن الوافدة الأجنبية والمحلية وصافي أطنانها المسجلة (ميناء عدن).خلال الأعوام 1990-2004م.

العام	عدد السفن		إجمالي السفن	صافي الأطنان المسجلة
	الأجنبية	المحلية		
1990م	1,633	207	1,840	8,393,671
1991م	1,211	147	1,358	6,553,005
1992م	1,058	137	1,195	6,589,222
1993م	1,256	142	1,398	6,412,970
1994م	766	112	878	3,978,090
1995م	1,003	161	1,164	5,399,516
1996م	1,158	159	1,317	5,685,543
1997م	1,247	178	1,425	5,496,488
1998م	1,496	164	1,660	6,704,044
1999م	1,631	151	1,782	7,136,748
2000م	1,813	112	1,925	9,421,588
2001م	2221	111	2,332	13,339,447
2002م	2091	171	2,262	12,135,052
2003م	1553	147	1,700	8,941,276
2004م	1572	163	1,735	10,797,474

المصدر: وزارة النقل (ج.ي)، مصلحة الموانئ اليمنية، دائرة الإحصاء والتخطيط، إحصائيات الأعوام 1990- 2004م.

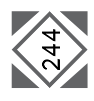


شكل رقم (5)يوضح عدد السفن الوافدة ميناء عدن إلى الأجنبية منها والمحلية خلال الأعوام 1990-2004م.



جدول رقم (3) السواعي الوافدة إلى ميناء عدن للأعوام 1990-2004م

السنوات	عدد السواعي الوافدة	النسبة (%) إلى سنة الأساس	صافي الأطنان المسجلة	النسبة (%) إلى سنة الأساس
1990م	227	100.0	68487	100
1991م	169	74.4	43840	64.0
1992م	83	36.6	18485	27.0
1993م	52	22.9	12900	18.8
1994م	43	18.9	11400	16.6
1995م	45	19.8	11397	16.6
1996م	58	25.6	10800	15.8
1997م	51	22.5	9200	13.4
1998م	52	22.9	7450	10.9
1999م	38	16.7	7600	11.1
2000م	30	13.2	6900	10.1
2001م	70	30.8	19700	28.8
2002م	89	39.2	20500	29.9
2003م	99	43.6	25900	37.8
2004م	119	52.4	26700	39.0





سواعي الوافدة

250
200
150
100
50
0

83
62
43
45
58
51
52
33
30
70
89
99

1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004

السنوات

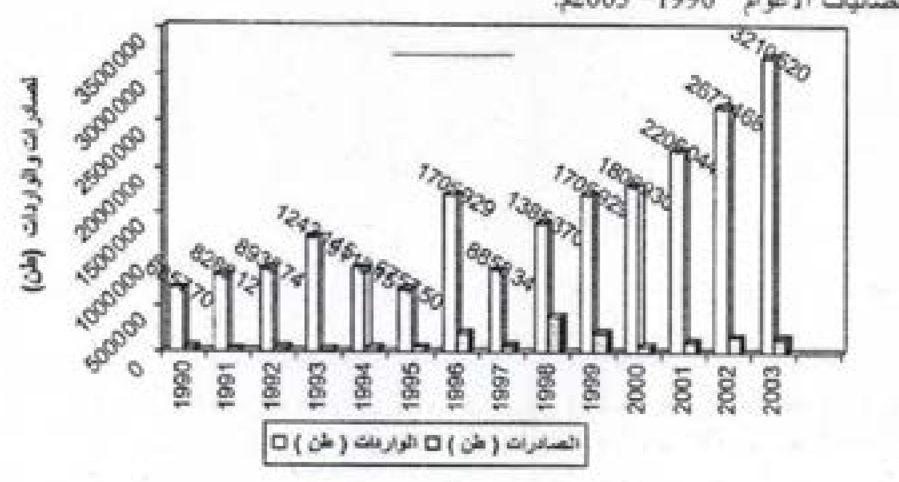
شكل رقم (6) السواعي الوافدة إلى ميناء عدن للأعوام 1990- 2004م



جدول رقم (٩) الواردات والصادرات (ميناء عدن) للأعوام 1990 – 2003م

العام	الواردات (طن)	النسبة % إلى سنة الأساس	الصادرات (طن)	النسبة % إلى سنة الأساس
1990م	685,770	100%	47,902	100%
1991م	828,912	120.9	33,903	70.8
1992م	893,874	130.3	53,108	110.9
1993م	1,243,145	181.3	32,720	68.3
1994م	911,315	132.9	52,682	110.0
1995م	675,750	98.5	57,085	119.2
1996م	1,260,919	183.9	43,233	90.3
1997م	885,834	129.2	74,312	155.1
1998م	1,285,370	187.4	380,359	794.0
1999م	1,705,929	248.8	209,009	436.3
2000م	1,806,930	263.5	74,090	154.7
2001م	2,206,044	321.7	114,724	239.5
2002م	2,672,468	389.7	173,241	361.7
2003م	3,210,520	468.2	153,597	320.6

المصدر: وزارة النقل (ج.ي)، مصلحة الموانئ اليمنية، دائرة الإحصاء والتخطيط، إحصائيات الأعوام 1990– 2003م.



شكل رقم (7) يوضح الواردات والصادرات - ميناء عدن خلال الأعوام 1990 - 2004م



جدول رقم (5).

التزود بالوقود وأغراض أخرى خلال الأعوام 1990- 2004م

سنوات	إجمالي عدد السفن الوافدة	أ. سفن تزودت بالوقود وأغراض أخرى	نسبة نمو السفن المتزودة بالوقود وأغراض أخرى (%)	كمية التموين من الوقود والغاز (طن)	ب- سفن تزودت بالوقود فقط	نسبة نمو السفن المتزودة بالوقود فقط (%)	كمية التموين من الوقود فقط (طن)	نسبة نمو كمية التزود بالوقود (%)
1990م	1840	782	100	452611	664	100	341892	100
1991م	1358	360	46.0	207807	301	45.3	144866	42.4
1992م	1195	211	27.0	77939	131	19.7	30126	8.8
1993م	1398	269	34.4	55798	131	19.7	14402	4.2
1994م	878	129	16.5	29505	44	6.6	7209	2.1
1995م	1164	195	24.9	39543	94	14.2	13881	4.1
1996م	1317	354	45.3	56598	221	33.3	25857	7.6
1997م	1425	373	47.7	49662	271	40.8	29484	8.6
1998م	1660	167	21.4	42231	108	16.3	17644	5.2
1999م	1782	333	42.6	62735	226	34.0	27596	8.1
2000م	1925	365	46.7	78488	290	43.7	42624	12.5
2001م	2332	467	59.7	100106	375	56.5	67407	19.7
2002م	2262	524	67.0	145825	418	63.0	68421	20.0
2003م	1700	311	39.8	93887	185	27.9	38256	11.2
2004م	1735	224	28.6	95254	143	21.5	39559	11.6

المصدر: وزارة النقل (ج.ي)، مصلحة الموانئ اليمنية، دائرة الإحصاء والتخطيط
صائيات الأعوام 1990- 2004م.



جدول رقم (6)

تزويد السفن بالمياه العذبة خلال الأعوام 1990- 2004م.

السنوات	عدد السفن المتزودة بالمياه	نسبة نمو عدد السفن المتزودة بالمياه (%)	كمية المياه (طن)	نسبة نمو كمية المياه (%)
1990م	813	100	113888	100
1991م	703	86.5	87156	76.5
1992م	524	64.5	59400	52.2
1993م	519	63.8	57878	50.8
1994م	321	39.5	36052	31.7
1995م	226	27.8	20095	17.6
1996م	329	40.5	31053	27.3
1997م	262	32.2	23138	20.3
1998م	253	31.1	20965	18.4
1999م	195	24.0	12923	11.3
2000م	150	18.5	8049	7.1
2001م	150	18.5	8049	7.1
2002م	197	24.2	14838	13.0
2003م	207	25.5	22789	20.0
2004م	190	23.4	17199	15.1

المصدر: وزارة النقل (ج.ي) دائرة الإحصاء والتخطيط، مصلحة الموانئ اليمنية- ميناء عدن، إحصائيات الأعوام 1990- 2004م.





شكل رقم (8)



جدول رقم (8) البواخر السياحية الواصلة إلى ميناء عدن وعدد الركاب للأعوام1990-2004م

العام	عدد السفن	عدد الركاب	نسبة النمو % إلى سنة الأساس
1990م	2	2348	100%
1991م	---	---	بيانات غير متوفرة
1992م	7	---	بيانات غير متوفرة
1993م	11	1313	55.9
1994م	9	1593	67.8
1995م	14	1509	64.3
1996م	18	1413	60.2
1997م	17	3446	146.8
1998م	22	3170	135.0
1999م	13	1352	57.6
2000م	12	1311	55.8
2001م	9	1005	42.8
2002م	4	289	12.3
2003م	0	0	0
2004م	3	58	2.5

المصدر: وزارة النقل (ج.ي) دائرة الإحصاء والتخطيط، مصلحة الموانئ اليمنية- ميناء عدن، إحصائيات الأعوام 1990- 2004م.



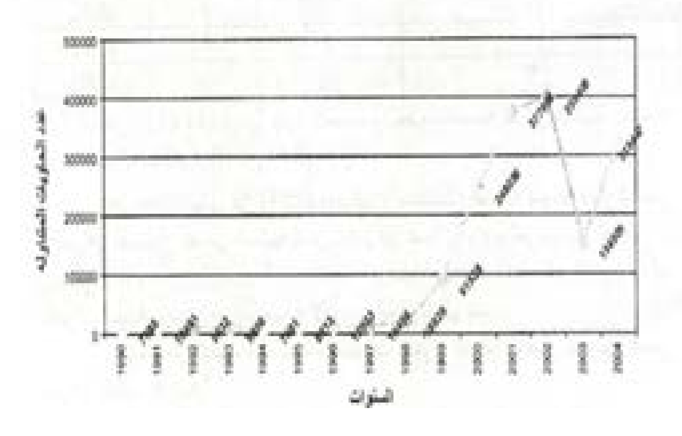
جدول رقم (9) عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن للأعوام1990-2004م

العام	عدد الحاويات المتداولة محطة المعلا (1)	عدد الحاويات المتداولة محطة عدن للحاويات (2)	إجمالي الحاويات المتداولة في ميناء عدن	نسبة نمو إجمالي الحاويات المتداولة في ميناء عدن %
1990م	7785	-	7785	100
1991م	10491	-	10491	134.8
1992م	9632	-	9632	123.7
1993م	9956	-	9956	127.9
1994م	7401	-	7401	95.1
1995م	8913	-	8913	114.5
1996م	12053	-	12053	154.8
1997م	13456	-	13456	172.8
1998م	18928	-	18928	243.1
1999م	11580	79958	91538	1175.8
2000م	143	247913	248056	3186.3
2001م	329	377367	377696	4851.6
2002م	9972	388436	398408	5117.6
2003م	28580	125921	154501	1984.6
2004م	37060	282387	319447	4103.4

المصدر : (1) وزارة النقل (ج.ي) ، مصلحة الموانئ اليمنية ، دائرة الإحصاء والتخطيط، إحصائيات الأعوام 1990- 2004م

المصدر: (2) ADEN CONTAINER TERMINAL (ACT) THROUGHPUT 1999 - 2004. متاح في < http://www.portofaden.com/ACT.htm >تاريخ الاطلاع < 2005/12/01م >

إجمالي الحاويات المتداولة في ميناء عدن (حاوية مكافئة TEUs)



شكل رقم (10) يوضح إجمالي الحاويات المتداولة (وحدة مكافئة TEUS)

ميناء عدن خلال الأعوام 1990 - 2004م



المصادر والمراجع:

- مجد خضر، مفاهيم عامة / مفهوم القطاع الخاص، عن طريف النت آخر تحديث: 08: 03، 17 يوليو 2016.
- راندا، ما الفرق بين العمل في القطاع الخاص والقطاع العام واهم المميزات والعيوب بينهما، عن طريف النت تحرير في 24 سبتمبر 2021 م.
- هدى عبد السلام، الفرق بين القطاع العام والخاص، عن طريف النت، حقوق النشر محفوظة 2021 © موسوعة العربية الشاملة – نشر في: 30 سبتمبر، 2021م.
- العبادي، محمد أحمد موسى، موقع مدينة عدن دراسة جيوبوليتيكية، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، مج 7، عدد15، دار جامعة عدن، عدن، 2004م، ص182.
- العديني، مارش أحمد سعيد، الموانئ اليمنية عدن – الحديدة دراسة في جغرافية النقل 1839 – 1995م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، 1998م، ص74.
- عبدالله، يوسف محمد، عدن دراسة تاريخية، الثوابت، عدد48، 2007م، ص183.
- الهمداني، أبو محمد الحسن بن يعقوب، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع الحوالي، دار اليمامة، الرياض، 1974م، ص94.
- باحاج، عبدالله سعيد، ميناء عدن دراسة الموانئ (منذ النشأة حتى عام 1980م)، مركز عبادي للدراسات والنشر، صنعاء، 1996، ص37.
- حزقيال، إصحاح 27، آية 24.
- AL – Micsāl 5.
- AL – Micsāl 6.
- محيرز، عبدالله أحمد، عدن، ريدان، عدد5، المركز اليمني للأبحاث الثقافية والآثار والمتاحف، عدن، 1988م، 1988م، ص4.
- مجموعه، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، المكتبة الإسلامية، تركيا، (د.ت)، ص588.
- الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الطبري (تاريخ الأمم والملوك)، ج 1، ط1، ج 2، منشورات مؤسسة الأعلمي، بيروت، 1989م، ص27.



- الزبيدي، محب الدين أبو الفيض محمد مرتضى الحسيني، تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق مصطفى حجازي، ج35، التراث العربي، وزارة الإعلام، الكويت، 2001م، ص381 - 385.

- بامخرمة، جمال الدين عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد: النسبة إلى المواضع والبلدان، مركز الوثائق والبحوث، الإمارات العربية المتحدة، 2004م، ص416.

- الإسكندري، الأمكنة والمياه والجبال والآثار ونحوها المذكورة في الأخبار والأشعار، تحقيق حمد الجاسر، ط1، ج2، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، 2004م، ص234.

- الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله ياقوت، معجم البلدان، ط1، دار إحياء التراث العربي - بيروت، 1993م، ص202 - 203.

- ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، صححها أوسكر لو فقرين، ط2، دار التنوير للطباعة، بيروت، 1986م، ص106 - 107.

- ابن بطوطة، أبو عبدالله محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم الطنجي، رحلة ابن بطوطة، دار التراث، بيروت، 1968م، ص244.

- دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن، ص2.

- مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن -، المهام والاختصاصات - موانئ -، نشرة شهرية - الإدارة العامة للتسويق والإعلام - العدد (صفر) ديسمبر، 2005م، ص1.

- دائرة التسويق والإعلام، مصلحة الموانئ اليمنية - ميناء عدن - تقرير شامل عن نشاط ميناء عدن.

- قرار مجلس الوزراء رقم (159) لعام 1997م بشأن تسليم أعمال مناولة البضائع (الشحن والتفريغ) في ميناء عدن للقطاع الخاص.

- سالم، سالم مبارك، القطاع الخاص في ميناء عدن، في كتاب الندوة العلمية " بيئة ومحفزات الاستثمار في اليمن 10 - 11 أبريل 2007م، الجمهورية اليمنية، جامعة عدن، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 2007م، ص288.



- محمود، جميل أنور محمد، "تنفيذ استراتيجية التنمية الاقتصادية لمدينة عدن"، من كتاب الندوة العلمية بيئة ومحفزات الاستثمار في اليمن، جامعة عدن، 10 - 11 أبريل، 2007م، ص25.
- محسن، يحيى صالح، القطاع الخاص اليمني بين المسؤولية الاجتماعية وإمكانية المساءلة، جزء من تقرير الراصد العربي، 2020م؛ تقارير ودراسات الأمم المتحدة والمؤسسات المالية الدولية كمجموعة البنك الدولي؛ تم اعتماد التقرير الوطني هذا في الغالب على البيانات والمؤشرات الواردة في صندوق النقد الدولي، والمنظمات الدولية الأخرى، وعلى بيانات كتاب الإحصاء السنوي لعام 2015م الصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء.
- عبدالصمد، زياد، كيف يكون القطاع الخاص شريكًا في التنمية، الراصد العربي 2020م، ص7.
- الراصد الاجتماعي العربي - التقرير الخامس، تنتجه شبكة المنظمات العربية غير الحكومية للتنمية كأداة لتنمية القدرات وتعزيز الدور الدفاعي للمجتمع المدني، "راصد الحقوق الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية للعام 2021".

المراجع الأجنبية

- Kitchen, k.A, Documentation for Ancient Arabia part 1 chronologicalframe workandhistoricalsourees, XXIV, Liverpool,1994, pp217 – 219.
- Ryckmans J., La Chronologie, des rois de sabaet du – Raydan, dans Oriens Antiquus III,1964, p 35.
- The periplus of the Erythraean sea, translatied by W.H. schodd New York, 1912., p65.
- Wissmann, H, Von, "Himyar" Ancient history, Mus, Louvain, Publiee par L'Asso ciation sans But Lu cralif, 1964. vol 72, p495.



الفرص والتحديات للمنطقة الحرة عدن

إلهام جميل هادي عوض الرشيدي
باحثة دكتوراه في العلوم الاقتصادية

المقدمة:

عادةً يتم إنشاء المناطق التجارية الحرة في العالم في المناطق المهمشة غير المطورة، والتي يتواجد فيها كثافة عمالية عالية جدًا ورخيصة؛ لإنعاشها وتشغيل العمالة، ولتصبح هذه المناطق ذات زخم تجاري وصناعي.

وتميزت عدن بأنها إحدى المدن البحرية التي تتمتع بموقع استراتيجي في ملتقى قارات العالم تربط الشرق بالغرب والجنوب بالشمال، وقربها عن خط الملاحة الدولية (أربعة أميال عن خط الملاحة الدولي)، وتوسطها طريق الملاحة الدولي، وهي مركز تجاري مهم ونشط منذ العصور القديمة على مر الحقب التاريخية. وقد برزت عدن عبر العصور وتمتعت بمكانة عالية، وذلك لتميز ميناء عدن - كميناء طبيعي - بأهمية اقتصادية وتجارية وعسكرية، فإن هيمنة الموقع الاستراتيجي لميناء عدن جعل عدن تفرض نفسها بقوة على التجارة العالمية، وكما كان لميناء عدن شهرته التجارية والاستراتيجية والتاريخية، وكان لسكان عدن شهرتهم أيضًا، فقد اشتهر السكان بمهاراتهم الحرفية وتنوع الديانات والأعراق والتعايش بود وسلام.

وقد بدأت عدن تزاول نشاطها كمنطقة حرة منذ 1850م، وتميزت عبر التاريخ عن بقية الموانئ المجاورة في المنطقة بالفرص المتساوية لجميع التجار الذين كانوا يقصدونها، وعدم التمييز بينهم بسبب الانتماء الجغرافي أو العرقي أو العقيدة، وتراكم



هذا العرف عبر الأجيال المتعاقبة، وكان من العوامل المساعدة في استمرار نجاح مدينة عدن ومينائها الحر كمركز تجاري إقليمي ودولي[1].

وتختلف تجربة المنطقة الحرة في عدن عن مثيلاها من تجارب المناطق الحرة في البلدان الأخرى، فهناك تحديات واجهتها (سياسية، اقتصادية، بالإضافة للحروب المتعاقبة)، التي دمرت البنى التحتية والقاعدة الإنتاجية، وتراجع كبير في مؤشر التنمية البشرية، الأمر الذي تسبب في زيادة التحديات والصعوبات لعمل المنطقة الحرة في عدن.

و"يختلف أثر نشاط المناطق الحرة وما تسهم به في تطوير الاقتصاديات الوطنية، وأثر الأنواع التقليدية للتدفقات المالية الأجنبية من قروض من البنوك التجارية، ذلك لأن الاستثمارات الأجنبية تأتي محمولة بالشركات متعدية الجنسية (mncs) (Multinational Companies) وهي التي تفوق قدرتها الاقتصادية والسياسية والتكنولوجية قدرات دول، ولذلك قلل أنصار المذهب الكلاسيكي من أثر الاستثمارات الأجنبية على اقتصاديات البلدان المضيفة، حيث يرى أنصار هذا المذهب أن التكنولوجيا التي تنقلها الشركات متعدية الجنسية لا تتلاءم والبيئة الاستثمارية للبلدان المضيفة، فهي تكنولوجيا قديمة وليست صديقة للبيئة. أما حجم التدفقات المالية فهو ضئيل؛ ذلك أن الشركات الأجنبية تسعى إلى الاقتراض من داخل البلدان المضيفة، كما تقوم بنقل رأسمالها مع الأرباح دون أن تترك أثرًا إيجابيًا على الاقتصاد الوطني. وهناك المذهب الحديث الذي ينتقد أطروحات الكلاسيكيين. ويتوافق هذا الموقف في بعض جوانبه مع وجهة نظر المنظرين الغربيين الذين يرون أن البلدان المتقدمة تغامر في تحويل رساميلها والتكنولوجيا المتطورة التي تمتلكها إلى البلدان النامية، حيث تتعرض لعملية تمييز، وفرض مجموعة من الضرائب والرسوم

(1) محمد سعيد ظافر، المنطقة الحرة عدن، الجدوى وفرص الاستثمار، المؤتمر الأول لرجال المال والأعمال 1996م، عدن.



المتصاعدة؛ مما يؤدي إلى تكبُّد الشركات الأجنبية خسائر كبيرة"[1]، واتفق مع الباحثين أن المذهب الكلاسيكي هو الأقرب للصحة.

وعند دراسة المناطق الحرة يلاحظ أنها تشتمل على العديد من الخصائص والميزات التي يمكن توظيفها في تجاوز الكثير من العقبات والصعوبات التي تعيق عملية التحول وتذليلها. ولا يراد هنا من المناطق الحرة في عدن ممارسة دورها التقليدي في تنشيط حركة التجارة وتشجيع النشاط الإنتاجي الموجه للتصدير وما إلى ذلك فحسب، وإنما الغاية هي العمل على تهيئتها لتكون قاعدة للانطلاق ونشر مبادئ الاقتصاد الحر في اليمن، واستثمار التجارب الناجحة فيها للاسترشاد بها في اختيار التطبيقات الملائمة لعملية التحول، ومن ثم سحبها على مستوى الاقتصاد الكلي، وبما يتناسب وخصوصية وضع الاقتصاد في اليمن، وذلك بهدف إنجاز عملية التحول بأقل ما يمكن من الوقت والتكاليف والأعباء الاجتماعية.

وقد جاء هذا البحث لدراسة تلك الخصائص والميزات التي تتمتع بها المناطق الحرة من حيث علاقتها بعملية التحول الاقتصادي، وإمكانية الاستفادة منها في إنجاز تلك العملية.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة في الدور المحوري الذي تؤديه المناطق الحرة بوصفها شكلًا من أشكال الاستثمارات المباشرة، وأحد الأنواع الرئيسة للاستثمار من أجل التصدير في الاقتصاديات المباشرة، وكذا في دورها الاقتصادي الذي تؤديه، فالمناطق الحرة تعدّ نافذة على عالم يزخر بمعارف وتجارب واتصال بالتقنية الحديثة في شتى المجالات، فيتحقق بموجب ذلك اكتساب ميزات نسبية جديدة تدعم الأوضاع الاقتصادية للبلدان، وتسهم في تحقيق رفاهية اقتصادية.

---

(1) د. زين محسن صالح اليزيدي ود. سعودي علي عبيد، مستقبل المنطقة الحرة عدن، بيئة ومحفزات الاستثمار في اليمن، 2007، جامعة عدن، ص3.



أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحليل الفرص التي يمكن من خلال استغلالها، تنشيط العمل في المنطقة الحرة عدن، بما يحقق الأهداف الأساسية والاقتصادية لإنشائها، وعرض الصعوبات والتحديات التي كان لها الأثر الكبير في إعاقة العمل في المنطقة الحرة عدن، وإمكانية إقامة منطقة حرة ناجحة، وبيان مدى إمكانية الاستفادة من الفرص المتاحة وملائمتها.

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي عبر استخدام الأسلوبين: (الاستقرائي – الاستنباطي).

المشكلة:

في ظل الواقع الحالي، ونتيجة للتركة الثقيلة للعقود السابقة؛ يعاني اليمن صعوبة في تهيئة المناخ الاستثماري المناسب لإعداد الوحدات الاقتصادية، وتمكينها من العمل بنظام آلية السوق، مما شكل عقبة تقف عائقًا أمام تطبيق عملية التحول إلى الاقتصاد الحر، لذا فقد تطلب ذلك البحث عن سبل تجاوز هذه العقبة، والوصول بهذه العملية إلى نقطة شروع مناسبة يمكن الانطلاق منها لتطبيق استراتيجية تحول واضحة ومدروسة.

الفرضية:

تتيح المناطق الحرة إمكانية تهيئة المناخ الاستثماري، ومن ثم يمكن اتخاذها مدخلًا لنشر مبادئ الاقتصاد الحر، وتوفير متطلباته بشكل تدريجي على مستوى اليمن ككل، ومن ثم تحقيق عملية التحول إلى الاقتصاد الحر في اليمن، كما أن إمكانية تطبيق أكثر من أنموذج لعملية التحول في المناطق الحرة المتعددة، ومن ثمَّ تقييمها واختيار المناسب منها لحالة اليمن سيوفر الكثير من وقت وتكاليف تلك العملية.



محاور الدراسة:

لغرض تحقيق هدف الدراسة؛ تم تقسيم البحث إلى المحاور التالية:

- المناطق الحرة وأهميتها، والمميزات التي تتمتع بها المنطقة الحرة في عدن.
- دروس مستفادة من تجارب المناطق الحرة في العالم.
- الصعوبات والتحديات التي تواجه المنطقة الحرة عدن.

أولًا: مفهوم المناطق الحرة وأهدافها:

إن أهمية المناطق الحرة والدور الذي تؤديه يستدعي منا الوقوف على مفهومها، وكذا النشأة التاريخية لها، إضافة إلى الأهداف المرجوة من إنشائها.

تعريف الاستثمار الأجنبي المباشر:

تعد المناطق الحرة أحد أنواع الاستثمار الأجنبي المباشر، لذلك يمكن أن تعرَّف كالآتي:

تلك الاستثمارات التي يملكها ويديرها المستثمر الأجنبي، إما بسبب ملكيته الكاملة لها أو ملكيته لنصيب منها يكفل له حق الإدارة[1]

تعريف المنطقة الحرة:

بالرغم من الانتشار الواسع للمناطق الحرة إلا أنه لا يوجد تعريف موحد لها، إذ نجد أن المتمعن في التشريعات والنظم المختلفة التي تنظم أسلوب العمل بالمناطق الحرة في العالم لم تضع تعريفًا محددًا للمنطقة الحرة، وإنما وضعت تحديدًا لحدود المنطقة أو للإجراءات والتنظيمات الجمركية التي يخضع لها نظام العمل بداخلها. ولإبراز مفهوم المناطق الحرة سوف نستعرض بعض التعاريف حول المنطقة الحرة.

فنجد أن لجنة الإحصاء التابعة لمنظمة الأمم المتحدة (L'ONU) عرفتها على إنها: مجال جغرافي حدوده ثابتة، ومدخله مراقب من طرف مصلحة الجمارك، حيث يمكن

(1) د/ نزيه عبد المقصود مبروك، "الآثار الاقتصادية للاستثمارات الأجنبية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص31.



للسلع القادمة من الخارج عبور الحدود الجمركية دون الخضوع للحقوق أو للمراقبة، ماعدا تلك التي يمنع دخولها من طرف القانون، ثم تستطيع لاحقًا الخروج دون أن تخضع لحقوق أو مراقبة الصادرات"(1).

وتعرف أيضًا على أنها: "جزء من أراضي الدولة تسمح فيها بعمليات تجارية وصناعية وحالية مع دول العالم، متحررة من قيود الجمارك والاستيراد والتصدير والنقد، ومن هنا كان تسميتها منطقة حرة"(2).

وهي: "المساحة المقفلة تحت الحراسة، حيث تخزن بها البضائع سواءً كانت تلك المساحة في ميناء بحري، أو جوي أو كان داخلي، أو على الساحل، حيث ترد إليها البضائع ذات الأصل الأجنبي؛ بقصد إعادة التصدير أو العرض أو إدخال بعض عمليات إضافية عليها."(3)

وتعرف أيضًا بأنها: "مناطق مغلقة ومعزولة وغير مأهولة بالسكان، تدخل فيها الكثير من السلع غير الممنوعة، دون إجراءات جمركية رسمية للدخول."(4)

وعليه يمكن استخلاص تعريف المنطقة الحرة، بأنها (مساحة جغرافية محدودة غير خاضعة لأي حقوق جمركية أو ضريبية، إلا للمعاملات أو المبادلات غير القانونية، حيث يسمح فيها باستيراد البضائع الأجنبية وتخزينها، وإعادة تصديرها دون أية قيود).

التطور التاريخي لنشأة المناطق الحرة(5):

إذا كان مفهوم المنطقة الحرة نشأ حديثًا اليوم، فإن نظامها وجد منذ القدم، حيث إن أول منطقة حرة عرفت في بحر إيجا منذ ألفي سنة مضت بالإمبراطورية الرومانية، حيث

---

(1) Boris Gombac, "Les zones franches en Europe"،Bruylant – Bruxelles,1991, p 32.

(2) عبد الرحمن فريد: المناطق الحرة، القاهرة: الشركة المصرية لفن الطباعة، 1976 ص1.

(3) اتحاد الغرف العربية الخليجية وآخرون: ندوة "المناطق الحرة ودورها في تشجيع الاستثمار"، دبي سبتمبر1988، ص10.

(4) هاني حامد الضمور: "التسويق الدولي"، دار وائل، عمان، الأردن، الطبعة الثالثة، 2004، ص412.

(5) منور أوسرير: "دراسة نظرية عن المناطق الحرة مع تجارب كل من كوريا الجنوبية، هونغ كونغ، سنغافورة، مصر،) رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر)، نوفمبر 1995 ص 2 – 4.



إن (DELOS) في التاريخ هي جزيرة ديلوس كانت تطبق فكرة إعادة الشحن والتخزين وإعادة التصدير للبضائع العابرة لحدود الإمبراطورية، إضافة إلى تحرر تجارتها الدولية من القيود الإدارية أو التشريعية، وهذا بفضل حيازتها على موقع جغرافي ممتاز، فهي تربط تجاريًا بين الشرق والغرب، كما نجد أن دول حوض البحر المتوسط اعتمدت على النشاط التجاري، مستخدمة نظام المناطق الحرة في العصور الوسطى، ومع ظهور المستعمرات قامت الدول الأوروبية بإنشاء مناطق صغيرة لها في المدن ذات الموانئ؛ لتسهيل انتقال التجارة بينها وبين مستعمراتها، ومن الأمثلة على ذلك:

- المنطقة الحرة في جبل طارق، التي أنشئت عام 1704.
- المنطقة الحرة سنغافورة، وأنشئت عام 1819.
- منطقة هونغ كونغ وأنشأت عام 1842.

كما عرفت فرنسا منذ سنة 1938 نصوصًا تشريعية تسمح بإنشاء المناطق الحرة، لاسيما تجربة مارسيليا التي كانت ملتقى الطرق التجارية ما بين أوروبا الشمالية وحوض البحر الأبيض المتوسط، كما عرفت دول أوروبية أخرى هذه التجارب كإيطاليا والنمسا والمجر.

"ومع النصف من القرن 19 وبداية القرن 20 بدأت فكرة الموانئ الحرة تنمو بسرعة في أوربا، وبعد الحرب العالمية الثانية عندما أخذت التجارة الدولية في النمو مرة أخرى بخطى سريعة في المواقع الاستراتيجية المهمة على خطوط التجارة العالمية، وكان الاستخدام الغالب للمناطق الحرة في هذا الوقت في شكل مراكز للتخزين وإعادة التصدير."[1]

ولقد كانت المنطقة الحرة بشانون (Shannon)، المتواجدة غرب إيرلندا أول منطقة حرة لتجهيز الصادرات، والتي أنشئت عام1959، ثم تلتها في أوقات متلاحقة

---

(1) منور اوسرير، "دراسة نظرية عن المناطق الحرة مشروع منطقة بلارة"، مجلة الباحث، العدد 02، 2003، ص40.



إقامة مناطق حرة في بورتويكو عام 1962، وفي الهند عام 1965، وتايوان، والفلبين، والدومينك، والمكسيك...إلخ.

في إطار هذا التزايد والانتشار الهائل في عدد المناطق الحرة، فقد بلغ عددها في العالم في المدة الممتدة بين 1970 و1998 ما يزيد عن 176 منطقة حرة على اختلاف أنواعها وأنشطتها، كما يشير تقرير منظمة العمل الدولية حول التوظيف في العالم إلى أن عددها وصل عام 2002 إلى 3000 منطقة حرة أي بمعدل نمو قدره % 1604.5.

أنواع المناطق الحرة:

هناك عدة تصنيفات للمناطق الحرة كالاتي[1]:

من حيث الهدف:

1. المناطق الحرة بالموانئ البحرية.
2. المناطق الحرة بالموانئ الجوية.
3. مناطق التجارة الحرة.
4. مناطق الاستثمار " مناطق المؤسسات".
5. المناطق المصرفية الحرة.
6. المناطق الصناعية العلمية.
7. مناطق التصدير الصناعية الحرة.
8. مناطق التخزين- الإيداع الجمركي -.
9. مناطق التجارة العابرة.
10. المناطق الحرة العامة.
11. المناطق الحرة الخاصة.
12. المدن الحرة.
13. النقط الحرة.

---

(1) منور اوسرير، (دراسة نظرية عن المناطق الحرة)، المرجع السابق، ص 41 - 42.



14. مناطق التجارة الخارجية.

15. المناطق الحرة للتأمينات.

من حيث الموقع والمساحة، وهنا نميز بين 3 أنواع كالآتي:

المناطق الحرة الخاصة، وتكون مقصورة على مشروع معد لأغراض التخزين الصناعي أو لأي عمليات أخرى.

المناطق الحرة العامة: وتضم ما يلي:

1. المناطق الحرة التي تنشأ داخل الدوائر الجمركية.
2. في الموانئ البحرية والجوية والمنافذ البرية.
3. المناطق الحرة ذات الموانئ الخاصة بها.
4. المناطق الحرة التي تقام داخل الوطن.
5. المناطق الحرة التي تشمل مدينة بأكملها.

من حيث طبيعة النشاط:

ونذكر هنا:

1. المناطق الحرة الصناعية.
2. المناطق الحرة التجارية.
3. المناطق المشتركة (الصناعية والتجارية).

خصائص المناطق الحرة[1]:

إن خصائص المناطق الحرة تختلف باختلاف نوع المنطقة في حد ذاتها، إلا أنها تشترك في عدة مميزات تتمثل في:

- **نظام جبائي مرن:** يخضع المتعاملون لهذا النوع من النظام وتلمس جميع المعاملات

(1) منور اوسرير، "المناطق الحرة في ظل المتغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، تخصص تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر، 2004 - 2005،ص108.



والعمليات التي يمارسونها داخل المنطقة، فهي تمنح امتيازات في إطار الإجراءات المحفزة في مجال الاستثمار، وبالخصوص من الناحية الجبائية.

- **الشمولية والعمالية**: إذ تفتح هذه المناطق لكل المتعاملين الاقتصاديين الذين يرغبون في إقامة مشاريعهم الاستثمارية، بالإضافة إلى أن هذه المناطق لا تأخذ بعين الاعتبار الجنسية الأصلية لرؤوس الأموال المستثمرة من طرف المتعاملين الاقتصاديين.

- **المساواة**: في هذا الإطار كل المستثمرين أو العاملين الاقتصاديين سواء كانوا أجانب أو محليين (ينتمون للدولة المضيفة)، لهم كل الحقوق والواجبات داخل المنطقة الاقتصادية الحرة، فالحوافز والضمانات الممنوحة يشغلها ويستفيد منها كل الأطراف بدون استثناء.

- **غياب المشاكل الإدارية**: إن العمليات التي تتم في المنطقة الحرة لا تخضع لأي عراقيل إدارية في التسيير، حيث إن الإجراءات الإدارية داخل المنطقة يجب أن تتم بصورة سريعة وبسيطة، دون تعقيدات ومشاكل في نوعية التسيير.

المميزات التي تتمتع بها المنطقة الحرة عدن:

يتمتع الاستثمار في المنطقة الحرة بالعديد من المزايا والحوافز، ولكن المنطقة الحرة عدن بالإضافة للميزات الموجودة في المناطق الحرة، هناك مميزات طبيعية وجغرافية تميزت بها عن غيرها، حيث تتمتع بمزايا عديدة لا تتوافر مجتمعة في أي مكان في العالم وهي:

- موقع جغرافي مميز.
- مدخل طبيعي إلى الميناء بعمق حتى 40 مترًا بقنوات سهلة التعميق.
- تسهيلات إرشاد لسفن عالية التطور والتقنية للملاحة.
- وفرة في مساحات الأرض تقدر بـ 325 كم2 صالحة للتوسعة والتنمية.
- أسواق نامية تضم 200 مليون مستهلك في جوار اقتصاديات مجلس التعاون الخليجي المتسارعة اتساعًا وجوار دول إقليمية أخرى مشابهة.

- تسهيلات ومرافق تخزينية وتوزيعية ملائمة للتعامل مع أفريقيا والبحر الأحمر والخليج العربي.
- وفرة من الموارد البشرية المحلية الرخيصة نسبيًّا.

تأتي الأهمية والدور الكبير الذي تؤديه المناطق الحرة من كونها إحدى الأدوات الاقتصادية التي تسهم في تنمية الاقتصاد المحلي، وتعزيز العلاقات الدولية، فنجد أنها في تطور مستمر، كما نالت اهتمام جل دول العالم؛ وذلك لما لها من تأثير إيجابي على اقتصادياتها، فطبقًا لأحد التقارير الصادرة عن منظمة العمل الدولية، فإن السبب الرئيس لانتشار المناطق الحرة في جميع أنحاء العالم هو إحداث أكبر عدد ممكن من فرص العمل، من خلال جلب الاستثمار الأجنبي لأجل الإسهام في عملية التنمية، كما تعمل على تحسين هيكل الاقتصاد الإقليمي بالعناية بالمناطق النائية عن طريق التنمية الإقليمية للمناطق المتخلفة، وذلك بتوطين صناعات بها مما يخلق مركزًا حضاريًّا يخفف من مشكلة الهجرة الداخلية للمدن الكبرى.

دروس مستفادة من تجارب المناطق الحرة:

تعدُّ عملية دراسة تجارب المناطق الحرة مهمة جدًّا بالنسبة لمنطقة عدن الحرة، تستفيد من إخفاقاتها ونجاحاتها. وقد قامت شركة رثيون الأمريكية بزيارة مجموعة من المناطق الحرة في العالم ودراستها. وإجمالًا هناك مناطق حققت نجاحات ومنها هونج كونج، موروشيس، جبل علي، سنغافورة، ماليزيا، الصين، الدومنيكان. وهناك مناطق حققت نجاحات نسبية مثل مصر، بنما، سريلانكا، الأردن، ومناطق أخرى كان نجاحها محدودًا مثل السنغال، المغرب، سوريا. وهنا سوف نتطرق إلى بعض التجارب العربية والأجنبية.

ولإدراكنا مدى دور المناطق الحرة إسهامها في تعزيز التنمية الإقليمية والمحلية؛ ارتأينا اختيار تجربتين رائدتين عربيتين، ومثلهما أجنبيتين، نجحت في تحقيق أهدافها من خلال هذه المناطق، أهمها الإمارات العربية المتحدة التي تحتل الصدارة عالميًا،



إضافة إلى مصر التي عرفت هي الأخرى نجاحًا في هذا المجال، إذ يعود لها الفضل في جذب كم كبير من رؤوس الأموال الأجنبية، إضافة إلى تعديل ميزان المدفوعات وترويج السياحة لديها، والتجربة الكورية، وكذلك الصينية التي حققتا نجاحًا كبيرًا.

المناطق الحرة بمصر:

عرفت مصر أول منطقة حرة وذلك بعد عقد اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس العالمية في1902/ 2/ 1، حيث أنشzت بموجبه منطقة برية بحرية في بور سعيد، ولم تحدد حدود المنطقة نهائيًّا إلا في سنة1920، صدر التشريع الثاني للمناطق الحرة بمصر بصدور القانون رقم 306 سنة 1952، والذي أعطى حق إنشاء المناطق الحرة في أي من الموانئ المصرية أو المناطق الملاصقة لها، وأخضعت المناطق الحرة آنذاك لرقابة الجمارك بالكامل من حيث الصادرات والواردات وفحص المستندات والحراسة وغيرها، وكان الهدف من وراء هذا القانون تخفيف القيود الموضوعة على التجارة الخارجية، وتشجيع التجارة العابرة وقيام بعض الصناعات مع عدم إخضاعها لقيود الإجراءات الجمركية إلا في أضيق الحدود، واستمرت التعديلات في القوانين، حيث صدر القانون رقم 66 لسنة1963، والقانون رقم 51 لسنة1966، والذي تم توقيف تطبيقه بسبب ظروف الحرب 1967 بين مصر وإسرائيل، ثم صدر في سبتمبر 1971 القانون رقم 65 في شأن استثمار المال العربي والأجنبي والمناطق الحرة، وقد تضمن هذا القانون إنشاء الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة مقرها مدينة القاهرة، ويكون من ضمن اختصاصاتها دراسة القوانين واللوائح والأحكام التي تنظم المناطق الحرة واقتراح تطويرها بما في ذلك إنشاء مناطق حرة أو تعديل المناطق القائمة، ثم عدل بالقانون رقم 42لسنة 1974 والذي عدل هو الآخر بالقانون رقم 32 لسنة1977. وقد استمرت التعديلات ليصل إلى القانون رقم 13 لسنة2004.

ويوجد بمصر نوعان من المناطق الحرة: العامة والخاصة، غير أنه بمقتضى القانون رقم 83 لسنة 2002 ظهرت المناطق الحرة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.



المناطق الحرة العامة بمصر: يوجد بمصر المناطق الحرة العامة التالية[1]:

- المنطقة الحرة العامة بالإسكندرية: لقد تم إنشاؤها سنة 1976، وهي تعدّ إحدى أكبر أربع مناطق حرة عامة بمصر، ويتبعها أكبر عدد من المناطق الحرة الخاصة.
- المنطقة الحرة العامة بمدينة نصر: أنشئت هذه المنطقة سنة 1975 وهي تبعد عن ميناء القاهرة الجوي ب 15 كم فقط، ويمثل النشاط الصناعي بها حوالي 9%.
- المنطقة الحرة العامة ببورسعيد: تبلغ مساحتها حوالي 729 ألف كم 2 بجوار ميناء بورسعيد البحري كملتقى لطرق المواصلات الداخلية والخارجية، فضلًا عن سمعتها الدولية كملتقى لثلاث قارات هي: إفريقيا، آسيا وأوروبا.
- المنطقة الحرة العامة بالسويس: أنشئت بتاريخ 17/ 4/ 1975م، مساحتها 75660 م2 وهي ملاصقة لسور ميناء السويس ومنطقة الأدبية على مساحة 247208 م2 والتي تقع على ساحل خليج السويس.
- المنطقة الحرة العامة بدمياط: وهي منطقة حرة بدأ العمل فيها نهاية التسعينيات، رغم أن تهيئتها انطلقت في سنة 1987م.
- المنطقة الحرة العامة بمحافظة قنا بمدينة فقط: وهي إحدى محافظات جنوب الصعيد.
- المنطقة الحرة العامة بشبين كوم: تتربع على مساحة قدرها 84 ألف م 2.

المناطق الحرة الخاصة بمصر: ونذكر منها:

- شركة المملكة للتنمية الزراعية: وهي أول منطقة حرة خاصة زراعية، تقع بمنطقة تشوكي بمصر.
- شركة تنمية ميناء السخنة: تقع بالسويس، هدفها الأساسي تصنيع وإنتاج الغاز الطبيعي بغرض تصديره للخارج.

---

(1) منور اوسرير، "المناطق الحرة في ظل المتغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية"، مرجع سابق، ص191.



- العربية للأسمدة افكو: تقع بالسويس، نشاطها الأساسي إنتاج الأسمدة المركبة الغير عضوية.

المناطق الحرة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة:

وهي تتجسد في المنطقة الحرة العامة الإعلامية، حيث صدر قرار مجلس الوزراء رقم 411 لسنة 2000 بالموافقة على إنشاء هذه المنطقة بمدينة السادس من أكتوبر.

المناطق الحرة بالإمارات العربية المتحدة:

اهتمت دولة الإمارات بإنشاء المناطق الحرة لجذب المستثمرين المحليين والأجانب، وقد وصل عدد المناطق الحرة الإماراتية في الوقت الحالي إلى 30 منطقة، تشكّل نحو ربع العدد الإجمالي للمناطق الحرة البالغ 123 منطقة في دول العالم العربي كلها. وذلك لتوافر عدة عوامل ساعدتها أن تكون من أنجح الدول في هذا المجال وهي تتمثل في[1]:

البنية المتطورة للبنية الأساسية في مجال الخدمات الإنتاجية لاسيما النقل والمواصلات، إضافة لامتلاكها أحدث وأكبر الموانئ البحرية في المنطقة، حيث يتم استعمال أحدث الأساليب المتطورة، وأيضًا وجود مجموعة من المطارات الدولية الحديثة، إضافة إلى توافر بعض المواد الأولية التي تحتاج إليها الصناعة، كالنفط الخام والغاز الطبيعي. وللإشارة فإن الإمارات افتتحت عام 1999 أول منطقة حرة للتجارة الإلكترونية في العالم في مدينة دبي للإنترنت.

تتمثل أهم المناطق الحرة المتواجدة بالإمارات فيما يلي:

المنطقة الحرة في جبل علي: أنشئت هذه المنطقة بإمارة دبي سنة1980، وتعدُّ ميناءً رئيسًا بفضل موقعها المتوسط بين الشرق والغرب، وكونها نقطة توقف الملاحة لحركة التجارة العالمية. ولاشك في أن استقرار اللوائح والقوانين التنظيمية وشبكات الاتصال

---

(1) منور اوسرير، "المناطق الحرة في ظل المتغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية"، مرجع سابق، ص238.



والمواصلات والنقل المتقدمة، إلى جانب مناخ دبي المشجع للتجارة؛ يجعل من جبل علي من المناطق الحرة المتميزة عالميًا.

- **المنطقة الحرة بعجمان:** تقع هذه المنطقة بالقرب من الخليج العربي، وهي عند ملتقى الأسواق الإقليمية لعرض وتسويق السلع والمنتجات المصنعة فيها، تأسست سنة 1987، وتأتي في المرتبة الثانية بعد منطقة جبل علي.

- **منطقة السعديات الحرة في إمارة أبوظبي:** هي عبارة عن جزيرة تقع على بعد6 كم من شواطئ مدينة أبوظبي، وقد أنشئت بالقانون رقم 6 لسنة 1996 القاضي بإعلانها منطقة حرة لتداول السلع والمواد الأولية.

- **المنطقة الحرة بالفجيرة:** تأسست سنة 1987، وقد عرفت هذه المنطقة تطورًا كبيرًا في مشاريعها، إذ ارتفع عددها من 6 مشاريع سنة 1990 إلى 54 مشروعًا سنة 1995، ثم إلى 120 مشروع في سنة 2000، وهو ما يعكس نجاح المنطقة في تحقيق أهدافها.

والجدير بالذكر أن الإمارات احتلت المرتبة الأولى في مجال المناطق الحرة، إذ تمكنت من تحقيق أهدافها من خلال هذه المناطق التي أثرت على اقتصادها، وساعدت على إرساء وتطوير الجانب التنموي، حيث نجد أن المنطقة الحرة بجبل علي لوحدها نجحت في استقطاب عدد كبير من المشاريع وما ترتب عليها.

وحققت المنطقة الحرة في الإمارات المرتبة الأولى للمناطق الحرة عالميًا، نتيجة الحوافز والضمانات التي تقدمها، والتي تمثل في:[1]

- امتلاك المستثمرين الأجانب للشركات بنسبة 100 % وبدون الحاجة إلى شريك محلي.
- الإعفاء الكامل من ضرائب الاستيراد والتصدير.
- حرية تحويل رأس المال والأرباح بالكامل.
- إعفاء الشركات من الضرائب لمدة 15 سنة قابلة للتجديد لمدة مماثلة.

---

(1) موقع سفارة الإمارات العربية المتحدة في باريس نقلًا عن الموقع:
.http: / /uae – embassy.ae /Embassies /fr /Content /853



- عدم وجود ضرائب على الدخل الشخصي.
- المساعدة في توفير العمالة وخدمات الدعم الإضافية مثل الكفالة والسكن.

التجربة الكورية:

يتصف اقتصاد كوريا الجنوبية بشحة الموارد؛ ولذلك فأنها ركزت على الاستثمارات الأجنبية وتوطين التكنولوجيا، وأعطت كوريا اهتمامًا لتطوير العلم والتكنولوجيا، وقد بلغت نسبة مخصصات البحث العلمي 3% من إجمالي الدخل القومي عام 1995م، ولذلك ارتفعت صادرات كوريا من 8 مليار عام 1995م إلى 210 مليار عام 1997م[1].

وأصبح واضحًا أهمية التنمية البشرية بانتقالها إلى المفهوم الجديد الذي أصبح فيه تنمية اقتصادية. وقد عكس ذلك نفسه على تخصص كوريا في إنتاج سلع كثيفة المعرفة أو العمالة المؤهلة، حيث وصلت صادراتها من الصناعات الكهربائية والإلكترونية إلى 62% من إجمالي الصادرات[2].

وهذه الحالة لا تخص كوريا فقط، بل العديد من البلدان التي أعطت اهتمامًا خاصًا للعلم والتكنولوجيا من خلال تطوير التعليم الأساسي والثانوي والمهني والجامعي، حيث وجدت هذه البلدان في القطاعات الحديثة، مثل تكنولوجيا المعلومات، فرصة لتقليص الفجوة بينها وبين البلدان المتقدمة في تلك المجالات الحديثة التي تعدُّ حقولًا جديدة على الجميع، عكس المجالات القديمة التي هيمنت فيها البلدان المتقدمة بحكم تفوقها التكنولوجي وحماية أسرارها وبراءات الاختراع، أي تلك السلع التي تطول فيها دورة حياة المنتج (الفجوة التكنولوجية Technology gap) والتي تركزت في قطاع الصناعة.

ومن مميزات التجربة الكورية إقامة مشاريع صناعية كبرى، مثل الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والبتروكيماويات والطب، وسايرتها الصين في تلك الميزة كما سنلاحظ لاحقًا[3].

---

(1) د. فضل علي مثنى، دور المنطقة الحرة عدن في جذب وتشجيع الاستثمار الدولي، 1995م، القاهرة.

(2) وي وي زانج، الإصلاح الاقتصادي في الصين ودلالاته، مجلة الصناعة والتجارة، صنعاء.

(3) د. زين محسن صالح اليزيدي وآخرون، المرجع السابق ص9.



التجربة الصينية:

كانت طبيعة الاقتصاد اليمني خليط بين القطاع الخاص والتعاوني والقطاع العام. ذلك ما يعزز أهمية دراسة التجربة الصينية ولو بإيجاز منذ عام 1979م، حيث أدرك القادة الصينيون أن النظام الرأسمالي يحتوي على نمط قطاع الدولة في كثير من أنشطته الاقتصادية مثل السكك الحديدية والكهرباء والاتصالات والمطارات والموانئ... إلخ. وبدون شك هناك اختلاف من دولة إلى أخرى، وفي الوقت نفسه فإن النظام الاشتراكي توجد فيه الأسواق، ومن هنا برز ما يسمى اليوم اقتصاد السوق الاشتراكي، وهو يجمع بصورة خلَّاقة بين الإدارة والحرية الاقتصادية[1]. وقد تم تحويل نظام دفع الأرباح للدولة إلى نظام دفع الضرائب، ومنح اللامركزية الإدارية والمالية والرقابية، وتم التركيز على القطاع الزراعي في بادئ الأمر والصناعي لاحقًا، كما تم تشجيع المؤسسات التعاونية، ومنح المجال للمساهمات الشعبية، وأدَّت الخصخصة إلى صنع طبقة رأسمالية تدعم الدولة في سياساتها.

وهناك مجموعة من العوامل التي ساعدت على نجاح المناطق الحرة، منها التُّدرج في فتح المناطق الحرة، ففي عام 1992م أبدى الزعيم الصيني (تنج شياو بنج) ملاحظة مهمة، وهي أن الاقتصاد المخطط ليس مرادفًا بالضرورة للاشتراكية؛ لأن التخطيط موجود أيضًا في ظل الرأسمالية، كما أن اقتصاد السوق ليس وقفًا على الرأسمالية؛ لأن الأسواق موجودة في ظل الاشتراكية[2]. وفي الاتجاه نفسه يؤكد البروفسور (إماراتيا سن) الحائز على جائزة نوبل في الاقتصاد لعام 1998م أنه في ظل الاقتصاد الواحد يكون بين الدولة وآليات السوق أدوار متكاملة. State has role and Government has it's rol[3]، وهو ما يمكن أن يطلق عليه بتعدد الأنماط الاقتصادية، انطلاقًا من مبدأ التكامل الاقتصادي والسياسي والاجتماعي، إذ لا يصح أن تكون هناك تعددية سياسية تلقي الأنظمة الشمولية سياسيًا دون تعددية اقتصادية تضع حدًّا للهيمنة الاقتصادية

(1) د. فضل علي مثنى مرجع سابق.

(2) وي وي زانج، مرجع سابق.

(3) dreez & sen Indian economy – India 1997.

(الشمولية)، ففي الوقت الذي دعا فيه الاقتصادي (فريد مان) الحائز على جائزة نوبل في الثمانينات إلى التبني المطلق لاقتصاد السوق بقوله: "ما يفرزه السوق صالح، أما تدخل الدولة فهو طالح". أتى بعد ذلك الدكتور (اماراتيا سن) الحائز على جائزة نوبل في عام 1998م ليكتشف الخطاء الذي وقع فيه أنصار الليبرالية الجديدة، وليؤكد على ضرورة قيام الدولة بدورها، طبعًا ليس كما كان في مرحلة النظام الشيوعي (سيطرة القطاع العام)، ولكنه أيضًا لا يوافق على السيادة المطلقة لاقتصاد السوق، إذ لا بد من وجود الدولة من خلال إشرافها وتوجيهها وحمايتها لقطاعات واسعة من ذوي الدخل المحدود. لقد شهد العالم تطورًا اقتصاديًا كبيرًا، إلا أن السياسيات الاقتصادية لا تتلاءم مع ما حصل من تطور اقتصادي، وقد أشارت إلى ذلك مجلة (Economist) في عام 1930م "أن نجاحاتنا في المجال الاقتصادي تتفوق على نجاحنا في المجال السياسي على نحو جعل الاقتصاد والسياسة لا يسيران بخطى موحدة". لذلك فإن إصلاح السياسة الاقتصادية مقدم على الإصلاح الاقتصادي. وفي مدينة شنغهاي (رأس التنين) أنشئت في عام 1990م منطقة اقتصادية حرة أعطيت فيها الأولوية (بالاستفادة من التجربة الكورية) لتطوير التقنية المتطورة في مجال الدوائر الإلكترونية المتكاملة، وأجهزة الحاسوب، والتقنية الحيوية الحديثة، والطب[1].

ويشير (وي وي زانج) إلى أن شيابنج في عام 1991م عدَّ تأخير شنغهاي عن المجموعة الأولى أحد أخطائه الفادحة؛ ذلك أن حالة الصين الاقتصادية كلها كان سيختلف لو أن مدينة شنغهاي كانت في المجموعة الأولى. ومن أهم عوامل النجاح التي ينبغي دراستها من قبل القائمين على المنطقة الحرة عدن هي ظاهرة الاستفادة من التعاونيات، وهي جزء مهم من منظمات المجتمع المدني في فتح باب الشراكة المجتمعية لها وللقطاع الواسع من السكان الذين يقفون ورائها.

صحيح أن المناطق الحرة تُكوِّن طبقة جديدة من الرأسماليين، وتبرز بعض الظواهر السلبية، إلا أن إشراك قطاع واسع سيسهم في الحفاظ على التجربة، وتشجيع التعاونيات

(1) وي وي زانج، مرجع سابق.



وغيرها من المؤسسات الاقتصادية الصغيرة، ومنحها فرصًا استثمارية سوف يجعل من تجربة الصين تجربة ناجحة تبتعد بها عن تجربة البلدان التي تتميز بالخمس الغني والأربعة الأخماس الفقراء، إذ لا يصح أن تزداد الثروة بأيدي قليلة ويزداد الفقراء فقرًا، لذلك فإن شراكة التعاونيات سوف تخلق فرصًا تشغيلية واسعة جدًا.

ونستخلص من خلال استعراضنا للتجارب السابقة للمناطق الحرة العربية والعالمية ما يلي:

1. ضرورة تهيئة المجتمع للمنطقة الحرة، والانتقال التدريجي لها، تمهيدًا لدمجها في الاقتصاد العالمي.
2. ضرورة تطوير النظام التعليمي، لتحقيق تنمية بشرية حقيقة، وتأهيل كوادر بشرية قادرة على العمل في المنطقة الحرة وفق التكنلوجيا الحديثة.
3. الاستفادة من الموارد الطبيعية والبشرية رغم شحتها في كثير من دول العالم، بينما المنطقة الحرة عدن تتمتع بمميزات راقية وطبيعية كبيرة، لم يتم استغلالها الاستغلال الأمثل.
4. القوانين والتشريعات تسهم بشكل كبير في جذب الاستثمارات الخارجية والمحلية، وقوانين وتشريعات المنطقة الحرة عدن جامدة ولم تواكب التطورات الحالية.
5. الاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي، كان له الدور الأكبر في منح المناطق الحرة قوتها عالميًا، وهذا ما افتقدته المنطقة الحرة عدن.
6. القضاء على الفساد وتغليب المصلحة الوطنية على المصالح الشخصية والسياسية، كان له دور كبير، وهذا غاب عن المنطقة الحرة عدن، وظهر جليًّا من خلال التوقيع على الاتفاقية مع شركة موانئ دبي، التي كان لها دور كبير في تدهور العمل في المنطقة الحرة عدن، وتحول خطوط نقل عالمية كبيرة من المنطقة الحرة عدن إلى المنطقة الحرة في جيبوتي، وقيامها بمضاعفة رسوم خدمات المناولة إلى 300%، فكان دورها تعطيل المنطقة الحرة عدن ليستمر الانتعاش للمنطقة الحرة جبل علي.

7. تطوير البنية التحتية بما يتواكب مع متطلبات المناطق الحرة، بينما في المنطقة الحرة عدن البنية التحتية متهالكة وازداد تدهورها.
8. الإسهام الشعبي: وفي هذا الجانب" يؤكد البحث أهمية الاستفادة من التجربة الصينية القائمة على أساس تحويل الاقتصاد الاشتراكي إلى اقتصاد السوق الاشتراكي، ودعم الإسهام الشعبي له دور كبير حافظ على ما أنجزته الصين، وساعد على تخفيف الفقر لقطاع واسع من السكان، وكسب الدعم الشعبي للمناطق الحرة.
9. الاعتماد على النفس: من خلال التواصل الحضاري والإبداع العلمي والتقني، الذي لا يمكن أن يتم دون ذلك التواصل وتطوير مستوى التعليم العام والمهني والجامعي"[1].

التحديات والمعوقات التي تواجه المنطقة الحرة عدن:

1. تراجع الحكومة اليمنية في نفقاتها الاستثمارية للمنطقة الحرة عدن، مما أخر وعرقل عملية التطور للبنية التحتية الضرورية لجذب المستثمرين.
2. تغييب الدور التسويقي للمنطقة الحرة عدن، من سياسات الحكومة اليمنية.
3. عد الاهتمام بالتعليم بكافة مراحله، والحرص على تنمية الموارد البشرية.
4. عدم الاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي أدّى دورًا كبيرًا في عرقلة العمل في المنطقة الحرة عدن، فالحروب المستمرة كانت بيئة طاردة للاستثمار والمستثمر المحلي والأجنبي، كما أنها دمرت البنية التحتية التي كانت تحتاج للتطوير.
5. أدَّى الفساد دورًا كبيرًا في عرقلة العمل في المنطقة الحرة عدن.
6. تغييب الدور العلمي للمختصين من أجل التخطيط العلمي الفعال؛ لتحقق المنطقة الحرة عدن تميزها وتفردها وقدرتها التنافسية العالمية.

---

(1) د. زين محسن صالح اليزيدي وآخرون، المرجع السابق ص14.



7. الاختلالات القضائية والإدارية من أبرز معوقات الاستثمار، حيث أكد التقرير التقييمي للهيئة العامة للاستثمار 1999م (أن تجربة المستثمرين مع القضاء في بلادنا مريرة، وهذا ما تلمسه الهيئة من خلال الشكاوى المتعددة التي يتقدم بها المستثمرون، التي تتضمن الإحباط واليأس من خلال عدم بتّ المحاكم في قضاياهم، والتسويف في إصدار الأحكام بشأنها. والأهم من ذلك عدم عدالة الأحكام إن صدرت، والابتزاز الواضح للمستثمرين من قبل بعض القضاة[1].
8. الانتقال المفاجئ لسكان عدن إلى اقتصاد السوق دون سابق تهيئة، وهم السكان الذين يعتمدون على دخولهم المتواضعة. وقد زاد من معاناتهم الركود الاقتصادي وخصخصة القطاع العام، وتسريح العمالة التي كان يحتويها، وانتشار الفساد المالي والإداري، وازدياد البطالة، مما أدى إلى ضيق مصادر تنويع دخل الأسرة.
9. تعدد الجهات المرتبطة بالمنطقة الحرة، فبدلًا من الإشراف على الاستثمار فيها من جهة واحدة تتداخل الاختصاصات وجهات الإشراف.
10. التباطؤ في إخلاء الأراضي المخصصة للمنطقة الحرة، والتباطؤ في حل مشاكل الأرض والمباني المؤممة، وكذا الادعاءات التي تبرز حديثًا بالأراضي البيضاء.
11. عدم استيعاب المشروعات المخططة للمنطقة الحرة في إطار الخطة الخمسية للتنمية الاقتصادية.
12. "تغليب الحكومة اليمنية مبدأ العلاقات السياسية (بين اليمن ودولة الإمارات العربية) على مبدأ الجدوى الاقتصادية في اختيار الشركة المشغلة (موانئ دبي العالمية) لتشغيل ميناء عدن (محطتا الحاويات)، وهو ما نتج عنه تدهورًا لاقتصاديات الميناء.

---

(1) تقرير دوري يصدر عن دائرة الاقتصاد للاستثمار في المؤتمر الشعبي العام.



13. قيام شركة موانئ دبي العالمية – دون عمل دراسات مسبقة – برفع رسوم خدمات مناولة الحاويات في ميناء عدن بنسبة 300% في العام الأول من التشغيل (2009م)، إضافة إلى رفع آخر في عام 2010م، تركزت على مناولة الحاويات المحلية، كما قامت الشركة بإيقاف رصيف المعلا للحاويات عن العمل، وتسريح نحو 200 عامل بغرض تقليل التكاليف وزيادة الإيرادات؛ نتيجة لتراجع مناولة الحاويات في الميناء.

14. قيام أغلب وأهم الخطوط العالمية لشحن الحاويات وخاصة خطوط شحن حاويات الترانزيت منها (PIL – APL)، والتي كانت تتعامل مع ميناء عدن للحاويات (محطة عدن كالتكس) منذ سنوات تعود إلى الأعوام الأولى لانطلاق أعماله، وذلك بعد تولي شركة موانئ دبي تشغيل الميناء؛ قيامها بنقل أعمالها من ميناء عدن إلى موانئ مجاورة وبالذات ميناء جيبوتي الذي تقوم الشركة نفسها بتشغيله"[1].

أهم النتائج والتوصيات للدراسة:

أهم النتائج:

- تواجه عملية التحول إلى الاقتصاد الحر في الجمهورية اليمنية تحديات خاصة تضاف إلى تحديات التحول التقليدي، وهي ناجمة عن التركة الثقيلة للحروب المتعاقبة والفساد، الأمر الذي يجعلها أكثر تعقيدًا.
- غياب الرؤية الاقتصادية الملائمة، وازدواجية الجهات المشرفة على العمل في المنطقة الحرة عدن، بالإضافة للاختلالات الإدارية والقضائية التي كانت من أكبر معوقات الاستثمار.

(1) معين قايد محمد أحمد العودي، الدور الاقتصادي لشركة موانئ دبي في ميناء عد والانعكاسات على المنطقة الحرة عدن، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتصاد، جامعة عدن، اليمن، 2012م، ص195.



- عدم الاهتمام بالتعليم ومخرجاته في كافة مراحله.
- وجود كثير من المعوقات التي تحد من تدفق الاستثمارات الأجنبية والمحلية إلى المنطقة الحرة عدن، منها القوانين والتشريعات الجامدة وغير المتجددة، والارتفاع الكبير في الضرائب التي فرضتها شركة موانئ دبي.
- تعطيل المنطقة الحرة عدن من قبل شركة موانئ دبي ولسنوات طويلة، والتي كانت السبب في تحول عمل شركات نقل عالمية كبيرة للمنطقة الحرة في جيبوتي.
- عدم الاستقرار الأمني والسياسي والاقتصادي.
- عند اختيار الشركة المشغلة للمنطقة الحرة عدن، تم تغليب العلاقات السياسية عن الجدوى الاقتصادية والمصلحة العامة للبلد، مما نتج عنه تدهور كبير في اقتصاديات ميناء عدن والمنطقة الحرة.
- عدم اعتماد الموازنات الملائمة من قبل الحكومة، وبما يتناسب مع طبيعة النشاط للمنطقة الحرة في عدن ومتطلباتها.
- إهمال الجانب الإعلامي والتسويقي للمنطقة الحرة عدن.

أهم التوصيات:

- ضرورة إيلاء المنطقة الحرة عدن جدية أكبر من قبل صانعي القرار، والإسراع في توفير البنية التحتية المتكاملة لها، وكل متطلبات واحتياجات المستثمرين الأخرى، بما يحقق الجاذبية للاستثمار الأجنبي المباشر بالمستوى المطلوب، كما ينبغي إجراء تقييم دوري لمستويات الأداء المحقق، وتشخيص السلبيات والإخفاقات، إن وجدت، والبحث عن أسبابها، وإيجاد الحلول الناجحة لها.
- الاهتمام بالتعليم ومستواه ومخرجاته في كافة مراحله.
- الاهتمام بعدن بشكل متكامل، فالمنطقة الحرة ليست الميناء فقط، بل المنطقة الحرة عدن هي المصفاة، والمطار، والكهرباء، والمصانع، وكل أنشطتها



الصناعية والتجارية والخدمية متكاملة، فقوتها وتكاملها هو قوة للمنطقة الحرة عدن، وعامل جذب قوي للاستثمار المحلي والخارجي.

- تهيئة البيئة الاقتصادية المستقرة، وكذا البيئة السياسية الآمنة، من خلال جعل عدن منطقة خالية من السلاح، وسحب المعسكرات خارج عدن، والاهتمام بالجانب الأمني.
- تأهيل الكوادر اليمنية العاملة في الميناء والمنطقة الحرة تأهيلًا عالميًا، وبشكل مستمر لرفع مستوى مهاراتهم وقدراتهم وبشكل تنافسي يتناسب مع عملهم في المنطقة الحرة عدن.
- إعادة النظر في القوانين والتشريعات الخاصة في المنطقة الحرة عدن.
- إيلاء الاهتمام الكبير للجانب الإعلامي للمنطقة الحرة، وذلك عبر تبني حملات ترويج وتسويق عالمية، تعتمد مختلف وسائل الإعلام، ويشرك في ذلك الجهد سفارات وملحقيات ومؤسسات اليمن في مختلف أنحاء العالم. كما يتم تشجيع المواطنين بالوسائل المختلفة على الاستثمار في المنطقة الحرة عدن لزيادة الاستثمار المحلي.

قائمة المراجع:

1. د. زين محسن صالح اليزيدي ود. سعودي علي عبيد، مستقبل المنطقة الحرة عدن، بيئة ومحفزات الاستثمار في اليمن، 2007، جامعة عدن.
2. عبد الرحمن فريد: المناطق الحرة، القاهرة: الشركة المصرية لفن الطباعة، 1976م.
3. محمد سعيد ظافر، المنطقة الحرة عدن، الجدوى وفرص الاستثمار، المؤتمر الأول لرجال المال والأعمال، 1996، عدن.
4. منور أوسرير: "دراسة نظرية عن المناطق الحرة مع تجارب كل من كوريا الجنوبية، هونغ كونغ، سنغافورة، مصر) رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر)، نوفمبر 1995.
5. منور اوسرير، (دراسة نظرية عن المناطق الحرة) مشروع منطقة بلارة، مجلة الباحث، العدد 02، 2003.
6. منور اوسرير، "المناطق الحرة في ظل المتغيرات الاقتصادية العالمية مع دراسة لبعض تجارب البلدان النامية"، (أطروحة لنيل شهادة دكتوراه)، دولة في العلوم الاقتصادية، تخصص تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر، 2004 – 2005.
7. معين قايد محمد أحمد العودي، الدور الاقتصادي لشركة موانئ دبي في ميناء عدن والانعكاسات على المنطقة الحرة عدن، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية الاقتصاد، جامعة عدن، اليمن، 2012.
8. د/ نزيه عبد المقصود مبروك، "الآثار الاقتصادية للاستثمارات الأجنبية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
9. هاني حامد الضمور، "التسويق الدولي"، دار وائل، عمان، الأردن، الطبعة الثالثة، 2004م.
10. ي وي زانج، الإصلاح الاقتصادي في الصين ودلالاته، مجلة الصناعة والتجارة، صنعاء.
11. الخطة العامة للمناطق الحرة عدن، الهيئة العامة للمنطقة الحرة عدن، 1973.
12. تقرير دوري يصدر عن دائرة الاقتصاد للاستثمار في المؤتمر الشعبي العام.
13. Boris Gombac, " Les zones franches en Europe "، Bruylant – Bruxelles, 1991



14. dreez & sen Indian economy – India 1997

15. موقع سفارة الإمارات العربية المتحدة في باريس نقلًا عن الموقع:

http: / /uae – embassy.ae /Embassies /fr /Content /853



ميناء عدن بين الماضي والحاضر والمستقبل

د. أريكا أحمد صالح عباد
جامعة أبين/ كلية التربية/ تاريخ حديث ومعاصر

مقدمة:

أدَّى الموقع الجغرافي لمدينة عدن دورًا مهمًّا في أن تحتل دورها كمدينة عالمية، تدور حولها الحكايات وتنسج الأساطير، وبين الحكاية والأسطورة كانت عدن نقطة فاصلة، أدّت - ولا زالت حتى اليوم والغد - دورًا كبيرًا في ربط التجارة العالمية كنقطة اتصال بين الشرق والغرب.

كان من أبرز مميزات المدينة - ولا زال - ميناؤها العظيم، ذلك الميناء الطبيعي الذي حباها الله به وميزها عن غيرها من موانئ العالم؛ الأمر الذي جعلها محط إنظار الطامعين في الشرق والغرب، فكانت عبر العصور هدفًا للاستيلاء عليها من قبل الأعداء والغزاة.

تعرض الميناء خلال المراحل التاريخية المختلفة لصعوبات أدّت إلى تقليص دوره الحضاري والتنموي والاقتصادي، فكان أحد أسباب تراجع دور الميناء، ومن ثم ازدهرت موانئ أخرى مجاورة، استفادت من هذا الانتكاس للميناء

أهداف الدراسة:

- إعداد دراسة حول أهمية ميناء عدن في الماضي والحاضر والمستقبل، وإبراز الدور المهم للميناء.
- توضيح أهمية الميناء بالنسبة لمدينة عدن خاصة وجنوب اليمن عامة.
- توضيح دور الصراعات الداخلية في إقصاء الميناء عن دوره في التنمية.



- تسليط الضوء على قدرة الميناء في تعزيز الدخل القومي إذا تم استثماره بصورة عقلانية وسليمة.
- توضيح ما يعاني منه الميناء من منافسة موانئ البحر الأحمر، وشركة دبي للموانئ، ودورها في تردي الخدمات في الميناء.
- توضيح دور السلطة اليمنية فيما آلت إليه حالة الميناء من ركود وإهمال.

هيكل الدراسة:

تم تقسيم الدراسة وهيكلتها إلى مقدمة وثلاثة مباحث وخاتمة، كما خرجت الدراسة بعدد من النتائج والتوصيات من أجل إعادة الدور المهم للميناء، بالإضافة إلى قائمة المراجع التي اعتمدت عليها الدراسة.

المبحث الأول: ميناء عدن من العام 1967م – 1990م.

المبحث الثاني: ميناء عدن 1990م – 2008م

المبحث الثالث: ميناء عدن 2008 – 2021م

تمهيد:

كانت عدن ولازالت مدينة ساحرة بموقعها وتاريخها وأصالتها، وكان لهذا الموقع المتميز أن جعلها قبلة الطامعين شرقًا وغربًا، حيث إنها تعد حلقة وصل بين قارات العالم القديم (آسيا –أفريقيا – أوربا)، وخط أمنٍ للمواصلات البحرية والتجارية بين البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عدن.

كان لميناء عدن دور في اكتساب المدينة تلك الأهمية العالمية، حيث كان التاجر في مدينة عدن في مختلف أزمانها ومراحلها التاريخية على صلة بالعالم القديم كوسيط تجاري منذ القرون الأولى قبل الميلاد، كما ورد تسمية عدن في الكتب السماوية (التوراة والإنجيل)، وهذا أن دل فهو دليل على قدم المدينة وعراقتها.

إن الموقع الجغرافي لمدينة عدن ومينائها خلق بين الجانبين علاقة طردية تكاملية، فالمدينة بالميناء تزدهر وتنمو وتتطور من خلال تجارته، وهذا ما أثبتته



الوقائع والبراهين، والعكس يحصل في حالة تدهور الميناء الذي يمثل عصب الحياة الاقتصادية للمدينة.

يقع ميناء عدن على ذلك الخليج المسمى باسمه (خليج عدن) على مدخل البحر الأحمر، وهذا الموقع جعل منها مركزًا تجاريًّا بين شرق أفريقيا وبلاد العرب، ونقطة ارتكاز بين مصر والشام وبين الهند والصين، كما كانت محطة مهمة لانطلاق السفن التجارية في مواسم التجارة المتعارف عليها.

يعد الميناء من أهم المنافذ البحرية التي تتحكم بصورة كبيرة على البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، كما أنه يعد المنفذ اليمني على بحر العرب والمحيط الهندي.

وقد كانت في مرحلة من التاريخ الحديث محطة لتزويد السفن بالفحم، وذلك قبل اكتشاف النفط واستخدام السفن الآلية المزودة بالزيت المكتشف، وهو الأمر الذي أحدث قفزة نوعية بالنسبة لبعض الدول.

وبذلك نرى أن الميناء أدّى ولازال دورًا كبيرًا في ربط تجارة الشرق والغرب، كما أن لموقعه المتفرد الطبيعي دورًا في أن يكون حلقة وصل تجاري بين الموانئ العالمية، وربط الخطوط التجارية الدولية ببعضها البعض.

تعرضت المدينة والميناء عبر تاريخها لعدد من الهجمات وتكالب عليها الغزاة من الشرق والغرب طمعًا في موقعها وتجارتها التي كانت مزدهرة في أغلب مراحل تاريخ المدينة، وهو الأمر الذي أدى إلى انكماش دور الميناء كوسيط وحلقة وصل بين الموانئ العالمية.

وهذا الانكماش أو الازدهار هو شيء طبيعي، وانعكاس لمدى الوعي الذي وصلته المدينة والقيادات الحكيمة التي تسيِّر أوضاع المدينة والميناء، وكمثال على ذلك قيام كثير من الدويلات المستقلة عن الدولة القاسمية، ومنها يافع ولحج وعدن، وكانت يافع السفلى قد تحالفت مع العبدلي للاستيلاء على عدن، على أن يكون دخل عدن بينهما مناصفة (أي لكل واحد منهما خمسمائة ريال فضة)، وهذا يدل على انهيار ميناء عدن في ذلك الوقت، فقد كان مهر الملكة أروى الصليحية عند زواجها من المكرم



أحمد بن علي الصليحي دخل عدن (بعد نفقات الدولة والقائمين عليه من بني زريع)، مائة ألف دينار ذهب سنويًّا. ثم انهيار الميناء المهم بعد دخول العثمانيين، وعدم اهتمامهم بعدن، حيث انتقل اهتمامهم إلى المخا القريبة من مزارع البن، وكانت اليمن هي الدولة الوحيدة التي تصدر البن إلى العالم، وتوافدت عليها السفن من مصر والشام (سوريا) ثم بعد ذلك من تركيا، ثم من أوروبا (فرنسا وبريطانيا وهولندا)، والولايات المتحدة الأمريكية حتى أصبحت تجارة البن توازي تجارة اللبان والمر في العصور القديمة (حضارة سبأ)[1].

من المثال السابق الذي أوردناه يظهر لنا بصورة واضحة أن استقرار الدولة وهيبتها وقوتها تنعكس إيجابًا على نمو الحركة التجارية ونشاطها في الميناء، بينما التدهور والضعف والانقسامات سواء القبلية أو السياسية تنعكس سلبًا على انهيار الاقتصاد، وضعف في حركة التجارة في الميناء الذي يمثل عصب الاقتصاد للمدينة.

المبحث الأول: ميناء عدن من العام 1967م - 1990م:

اهتمت بريطانيا بميناء عدن بصورة كبيرة وبشكل مبكر منذ احتلال المدينة، حيث كانت مزايا الميناء الطبيعية من أهم الأسباب التي دفعت الضباط الإنجليز قبل احتلال عدن إلى رفع التقارير للحكومة البريطانية عن أهمية الميناء العظيم، وأنها أكثر الموانئ تحصينًا بالإضافة إلى المناخ الملائم طوال العام.

حيث أكد هينس (Haines) لحكومته أن الميناء أفضل مكان من بين الأماكن التي زارها، وانسب موقع استراتيجي يمكن الاستفادة منه بجعله محطة للسفن البخارية البريطانية، ومخزنًا لتموين السفن بحاجتها من الفحم والمياه والمؤن، كما أشار إلى الموقع الجغرافي الاستراتيجي في منتصف الطريق بين بومباي والسويس.[2] وكان

(1) البار، محمد علي: عدن لؤلؤة اليمن (عدن في العصر الحديث) من الاحتلال إلى الاستقلال ونتائجه، كنوز المعرفة: جدة، ج 3، (ب.ت)، (ب ط)، المقدمة ص5.

(2) باوزير، خالد سالم، ميناء عدن دراسة تاريخية معاصرة، أطروحة دكتوراه (منشورة)، جامعة تونس الأولى كلية العلوم الاجتماعية، قسم تاريخ، العام الدراسي 96 – 97م، 83.



للموقع الجغرافي الطبيعي للميناء أن جعله من أهم الموانئ في العالم وأكثرها استعدادًا لتموين البواخر بالوقود.[1]

كانت بريطانيا تنظر إلى موقع ميناء عدن بنظرة الخبير المتمكن، ففي الوقت الذي احتلت عدن والميناء، وكانت وجهات النظر الأوربية تنظر إلى الأمر وكأنه شيء لا يمس مصالحها، بل إنها لم تقدر مدى أهمية عدن والميناء الاستراتيجي الكائن أقصى جنوب شبة جزيرة العرب برؤية بعيدة النظر، على العكس من بريطانيا التي كانت تمتلك نظرة ثاقبة للموقع المهم على خطوط المواصلات العالمية، بالإضافة إلى أن للموقع أهمية عسكرية كبيرة تتمثل بسرعة الوصول إلى مستعمراتها المترامية شرقًا وغربًا، كيف لا وهي الإمبراطورية التي لا تغيب عنها الشمس.

ولان بريطانيا أرادت أن تكون عدن والميناء ضمن الفلك الخاص بها فقد عملت منذ البداية على ربطهما مباشرة بالهند، ثم وزارة المستعمرات في بريطانيا، كما أنها سعت إلى أن يصبح الميناء مركزًا لإعاشة قوات الاحتلال، ومنطلقًا لإعادة توزيع السلع المستوردة.[2]

إن مجلس حكومة بومبي في الهند قد قرر في **4 فبراير 1800**م الموافقة على تأسيس قاعدة عسكرية وتجارية في عدن؛ لأهميتها العسكرية، ولحماية الهند من أي عدوان من فرنسا وغيرها من الدول الأوربية، ولأهمية مينائها بوصفه أفضل ميناء طبيعي في المنطقة، ولمستقبلها التجاري الواعد، ولأهميتها السياسية.

ولأهمية الميناء بالنسبة لبريطانيا؛ فقد قامت بسن القوانين الإدارية المتعلقة بتنظيم الميناء، فسنت القوانين الخاصة بتأسيس **(مجلس الأمانة للميناء والغرف التجارية)**، وذلك في **العام 1888م**، وقد طالبت هذه الهيئة باستقلال الميناء، وكان الغرض من

(1) 9م – الوثيقة النقدية التحليلية المقدمة من قبل القيادة العامة للمكتب السياسي للجبهة القومية، بعد خطوة 22يونيو 196، ص 7، 8.

(2) صوحل، صالح محمد صالح، الإدارة البريطانية في عدن والمحميات الغربية خلال الفترة (1967 – 1937م)، ط1، مصر، مكتب مدبولي، 2002م، ص106.



هذه الهيئة الإشراف على المصالح الخاصة بالشركات الأجنبية التي تقوم عليها الاحتكارات الأجنبية لاسيما الأوربية والهندية.(1)

كان المجلس يتمتع بالاستقلالية، ولم يتبع في سياسته حكومة عدن، أضف إلى ذلك أن دخل الميناء لا يدخل ضمن ميزانية عدن، وقد استولت الشركات الأجنبية على هذا الدخل، ولم يتم نشر أي معلومات عنه.(2)

كان اهتمام بريطانيا بالميناء والمدينة من أجل خدمة عملياتها التوسعية والدفاعية في المنطقة، وتحويلها إلى سوق للبضائع البريطانية، كل ذلك من أجل تعزيز تواجدها في مستعمرة عدن، الذي بدوره يعزز وجودها في الهند.

لكن بعد أن خسرت بريطانيا درة التاج وأغنى مستعمراتها وهي الهند؛ نتيجة الثورات السلمية والمسلحة منذ أربعينيات القرن العشرين ضد المستعمر البريطاني، ومن ثم إعلان استقلالها عام 1948م، كان ذلك إعلانًا لتدهور الوضع البريطاني في مستعمرة عدن وغيرها من مستعمرات بريطانيا في أنحاء العالم، أضف إلى ذلك أن الكثير من الدول كانت تشهد نموًّا وتطورًا في الوعي القومي في البلدان المستعمرة، فكان ذلك إيذانًا بزوال الاستعمار بشكله القديم، فكان جنوب اليمن مثل الكثير من الدول المستعمَرَة التي طالبت برحيل المحتل عن أراضيها، وقد تحقق ذلك ونال الجنوب استقلاله عن بريطانيا في 30 نوفمبر1967م، لتبدأ صفحة جديدة اعتقد فيها المناضلون والثوار بمختلف أطياف شعب الجنوب أنها ستكون بداية لجنوب حر مستقل بكيانه وموحد، إلا أن ما حصل كان العكس فتناحر الأخوة حول أحقية كل من الجبهة القومية وجبهة التحرير من منهم سيحكم الجنوب؟ فكان ذلك بداية لسلسلة من الاغتيالات والحروب بين الأخوة داخل أرض الجنوب، وكان لذلك انعكاسات سلبية على الدولة الوليدة؛ الأمر الذي أدى إلى تدهور الأوضاع في مختلف جوانب

(1) الوثيقة النقدية، مرجع السابق، ص8.

(2) الشعبي، قحطان، الاستعمار البريطاني ومعركتنا العربية في جنوب اليمن (عدن والإمارات)، القاهرة: دار النصر للطباعة والنشر والإعلان -، (ب.ت)، ص 89. فالكوفا، ليدا، السياسة الاستعمارية في جنوب اليمن، عدن: دار الهمداني للطباعة والنشر، 1989م، ترجمة عمر الجاوي، ص16.



الحياة وبالذات السياسية والاقتصادية التي عكست ظلالها على كافة المرافق في الدولة وبالذات الميناء (موضوع الدراسة).

كان الصراع الداخلي على أشده بين الجبهتين؛ جبهة التحرير والجبهة القومية، وبعد القضاء على قادة جبهة التحرير وبمساعدة بريطانيا استطاعت الجبهة القومية أن تكون ممثلة لشعب الجنوب، وتم تسليم السلطة لهم بعد خروج الإنجليز[1].

كان الاتحاد السوفيتي من أكثر الداعمين لاستقلال جنوب اليمن عن بريطانيا وحقه في تقرير المصير، وقد سارع إلى الاعتراف بالدولة الناشئة (**جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية**) في 3ديسمبر1967م، أي بعد ثلاثة أيام من إعلان استقلال الجنوب[2].

مرت الدولة الناشئة بظروف سياسية واقتصادية متدهورة تمثلت في وصول **الجبهة القومية** للسلطة برئاسة **قحطان الشعبي**، الذي لم يستمر طويلًا؛ حيث حل محله في يونيو1969م مجلس رئاسة. ومنذ ذلك الحين عملت الجمهورية الناشئة على تعميق التزاماتها تجاه السياسات الموالية للصين، وبعد ذلك للاتحاد السوفيتي، ثم طورت علاقاتها مع موسكو لاسيما منذ 26يونيو1978م، بعد محاكمة الرئيس **سالم ربيع علي** وإعدامه، ليحل محله **عبد الفتاح إسماعيل** الذي عمل على توقيع اتفاقية صداقة وتعاون مدتها خمسة وعشرون عامًا، تدعو إلى تعاون أوثق بين الطرفين في المجالات السياسية والاقتصادية والعسكرية[3].

وكان لهذه العلاقة بين الاتحاد السوفيتي واليمن الجنوبي أثرها السيئ بالنسبة لدول الجوار، لاسيما دول الخليج العربي، حيث لاتزال تلك الدول تحمل الكثير من الضغائن للجنوب؛ بسبب الاختلافات السياسية والأيدولوجية التي كانت تميز السياسة الخارجية لليمن الجنوبي.

---

(1) البار، مرجع سابق، ص607 – 610.

(2) الدليمي: أياد تركان إبراهيم اليوسف، النشاط السوفيتي تجاه شطري اليمن والموقف العربي منه (1962م – 1979م)، رسالة ماجستير جامعة ديالى، العراق، 2006م، ص 76.

(3) سلطان: عبد الله عبد المحسن: البحر الأحمر والصراع العربي –الإسرائيلي التنافس بين استراتيجيتين، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ط3، 1988، ص143، 144.



جاء توقيت الاستقلال في مرحلة بالغة التعقيد، ليس على مستوى الأحداث المحلية، بل العربية والدولية، إذ إن قبل عدة أشهر حدث العدوان الإسرائيلي على مصر، وسميت بنكسة حزيران 1967م، وأدى ذلك فيما بعد إلى إغلاق **قناة السويس**[*]. وبما أن اليمن الجنوبي جزء من القومية العربية؛ فقد قام النظام الحاكم بإغلاق منفذ **باب المندب** الذي تطل عليه اليمن بشطريها أمام السفن الإسرائيلية التي تحمل العلم الإسرائيلي.

فكان من نتائج إغلاق القناة على الدولة الناشئة أن انخفضت عدد السفن المارة بميناء عدن من **(520)** سفينة قبل العدوان إلى عشرات السفن بعده، ومن ثم انخفضت أرباح ميناء عدن السنوية التي كانت تبلغ حوالي **(500) ألف** جنيه إسترليني أرباحًا صافية، حيث بلغت الخسائر في العام 67م – 68م حوالي **(700) ألف** جنيه إسترليني[1]، أضف إلى ذلك معاناة الدولة من مشاكل سببها انسحاب القوات الإنجليزية من القاعدة العسكرية؛ الأمر الذي أدى إلى حرمان قطاع كبير من العمال من العمل، وكذلك العاملين في التجارة والخدمات، وبلغ عدد العاطلين حوالي **(25) ألف** شخص[2].

ومن ضمن المشاكل التي عانت منها الدولة الناشئة كانت شحة الموارد المالية إذ كانت بريطانيا قد تخلت عن وعودها وذلك بأن تسلم حكومة الاتحاد مبلغًا قدره **(60)** مليون جنية إسترليني بعد خروجها من الجنوب، ومن جهة أخرى أرادت بريطانيا أن تخلق وضعًا دوليًا متأزمًا للدولة المستقلة، وذلك بأن عملت على تسليم جزر كوريا موريا إلى سلطنة عمان[3].

(*) تم إغلاق القناة منذ العام 1948م، واتخذت مصر هذا الإجراء من منطلق حقها في الدفاع عن نفسها، على الرغم من مطالبة إسرائيل والدول الغربية بأن تكون القناة ممر دولي آمن في السلام أو الحرب، وذلك حسب اتفاقية القسطنطينية عام 1888م.سلطان، المرجع السابق، ص 92.

(1) تاريخ اليمن المعاصر 1917 – 1982م، مجموع من المؤلفين السوفييت، ترجمة محمد علي البحر، القاهرة: مكتبة مدبولي للطباعة والنشر، (ب.ط)، (ب.ت)، ص208.

(2) المرجع السابق، ص208.

(3) المرجع نفسه، ص209.



كان لهذه المشاكل دورها في جعل الدولة حديثة الاستقلال جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية[1] أن تفتح أذرعها للدول الاشتراكية، وبالذات الاتحاد السوفيتي الذي كان الداعم المالي والعسكري للجمهورية الحديثة النشأة، والذي بدوره - الاتحاد السوفيتي - كانت له أطماعه الخاصة بأن يكون المسيطر على الميناء والبحر الأحمر عبر السيطرة على باب المندب، ومن ثم يكون قريبًا لمناطق النفوذ سواء أفريقيا أو طرق المواصلات في الخليج العربي والمحيط الهندي.

ومع اختلاف الرؤية الوطنية لقادة الثورة في الدولة الجديدة جعل من السهل التخلص من الآخر المختلف، فلم يشفع لهم ماضيهم ولا قيادتهم للثورة؛ الأمر الذي جعل الميزة الأساسية لقادة دولة الجنوب هي الاغتيال الداخلي والتصفيات الجسدية أو الإقالة القسرية والإقامة الإجبارية (الجبرية) في البيت، وحرمانهم من مزاولة أنشطتهم السياسية، أو اعتقالهم وتعذيبهم بكافة أدوات التعذيب، حتى إن من يخرج من معتقلات سجن الدولة يكون - في الأغلب - قد فقد عقله وحالته النفسية سيئة.

كان لهذه الأوضاع والحروب الداخلية دورها الكبير في تدهور الأوضاع السياسية والاقتصادية في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، فبعد عزل أول رئيس للجنوب الرئيس **قحطان الشعبي** (1969 - 1967)، وتولى بعده الرئيس **سالم ربيع علي (سالمين)** (كان ذا اتجاه مادي في رؤيته الأيدولوجية)، جاء إلى الحكم بانقلاب ليتولى شؤون الدولة، لكن بسبب الصراع الداخلي بين اليسار واليمين للجبهة، كان لابد أن يكون الأسلوب الدموي هو الحل في نظر هؤلاء، وبعد ذلك وصل **عبد الفتاح إسماعيل** إلى السلطة مدعومًا من الاتحاد السوفيتي (بعد أن قام وأتباعه بالتخلص من الرئيس السابق سالم ربيع) في (26يونيو عام1978م)، استمر في رئاسة الجمهورية حتى العام 1982م، وتولى بعده علي ناصر محمد، الذي استمر في منصب رئيس الجمهورية إلى العام 1986م، حيث حدث انقلاب دموي أدى إلى حرب أهلية بين ما يسمى الزمرة

(1) أصبحت بدستور 1970م ديمقراطية وشعبية. السيد عليوه، الصراع والتعاون في البحر الأحمر، "السياسة الدولية"، العدد 59، السنة الخامسة عشرة 1980، ص 47.



(فصيل علي ناصر)، والطغمة (فصيل علي سالم البيض) الذي بدوره تولى الحكم في ظل هذه الظروف التي عصفت بالجنوب وعملت على إضعافه بصورة كبيرة، حيث كان لهذه الحرب آثارها السلبية؛ إذ إنها عملت على تصفية الكوادر في كافة المجالات، سواء السياسية والاقتصادية والعلمية والتعليمية والعسكرية.

كان من نتائج هذا الوضع أن دخلت جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية في اتفاق للوحدة بين شطري اليمن مع الجمهورية العربي اليمنية في العام 1989م، دون مقدمات؛ الأمر الذي أدى إلى انتكاسة كبيرة للوحدة منذ البداية.

كل هذه الحروب والصراعات انعكست على الوضع الاقتصادي، وأصبح الميناء غير فعّال، ولا يستطيع أن يقوم بدوره برفد الاقتصاد الوطني بما يحتاج؛ إذا إن أهم شيء لقيام اقتصاد قوي ونشيط اقتصاديًّا أن يكون هناك استقرار وأمن؛ حتى تستطيع السفن التجارية بالمرور في أمان من وإلى الميناء، ومنها إلى البحر الأحمر وقناة السويس والبحر المتوسط، أو إلى المحيط الهندي والخليج العربي، أي أنه يؤدي دوره في تسهيل التجارة بين الممرات المائية العالمية.

مميزات المرحلة من العام 1967م - 1990م:

- كان الميناء يعيش عصره الذهبي في المدة التي سبقت الاستقلال 1967م؛ ويعود ذلك إلى أن بريطانيا كانت إمبراطورية كبرى، ومن ثم كانت تسيطر على السياسة والاقتصاد الدولي؛ الأمر الذي انعكس على مستعمرة عدن وميناءها العالمي في ذلك الحين.

- كان ميناء عدن الوحيد الذي امتلك مواصفات الموانئ العالمية، من حيث الاتساع والحداثة ومواكبة التطور، وكيف لا يتمتع بذلك وبريطانيا العظمى كانت تسيطر على تجارته وتسخره لخدمتها.

- شهدت هذه المرحلة تأجج العمل الثوري، والمطالبة بالاستقلال وخروج المستعمر؛ مما أدى إلى فقدان بريطانيا لأهم مستعمراتها، وأهمها الهند ومصر؛ الأمر الذي انعكس إيجابًا على مستعمرة عدن، والحركة الوطنية داخل عدن.



- تميزت المرحلة بإعلان الاستقلال لجنوب اليمن، وذلك في 30 نوفمبر 1967م، وسيطرة الجبهة القومية على مقاليد الحكم، وبداية لمرحلة جديدة من تاريخ جنوب اليمن.
- شهدت هذه المرحلة تدهورًا في الوضع الاقتصادي لجنوب اليمن؛ وذلك نتيجة لإغلاق قناة السويس في وجه الملاحة الإسرائيلية والأوربية، وتحول خط سير السفن إلى الموانئ الأخرى وبالذات الأفريقية؛ الأمر الذي انعكس سلبًا على الدخل لميناء عدن.
- مثلت هذه المرحلة بداية النفوذ السوفيتي، وسيطرته على الجنوب، وذلك بعد انضمام الجنوب لدول المعسكر الاشتراكي.
- شكل الوجود السوفيتي حاجزًا كبيرًا أمام السفن التجارية الغربية التي كانت تمر من قبل بالميناء؛ مما أدى إلى أن تعزف عن القدوم للميناء إلا في الحالات الضرورية القصوى.
- تميزت هذه المرحلة بالتدهور في الوضع السياسي؛ الأمر الذي أدى إلى إضعاف الاقتصاد وبالذات الميناء الذي تدهور في مستوى الخدمات المقدمة للسفن المارة به كمًّا وكيفًا، وتدنى مستوى الكادر الفني العامل فيه، بسبب الأوضاع المعيشية السيئة التي كانت نتيجة طبيعة للوضع السياسي الذي يعاني من المشاكل مثل الانقلابات والحروب الأهلية والمشاكل الحدودية مع دول الجوار.

المبحث الثاني: ميناء عدن 1990م - 2008م:

شهدت هذه المرحلة تطورات محلية وعربية وعالمية كبيرة، لعل أهمها إعلان الوحدة بين شطري اليمن في 22 مايو 1990م، وعربيًّا تمثل في إعلان العراق الحرب على الكويت واحتلالها في أغسطس1990م، وانتهاء الحرب الباردة وانهيار الاتحاد السوفيتي وتفككه إلى جمهوريات متعددة، وانتهاء الوضع العالمي السابق الثنائي القطبية، لتتصدر الولايات المتحدة الأمريكية المشهد السياسي العالمي.



وكان لهذه الأحداث أن عكست آثارها على الجمهورية اليمنية بصورة سيئة، حيث كان موقف حكومة الجمهورية اليمنية مع العراق وضد احتلال الكويت، وكان موقف مندوب اليمن في مجلس الأمن واضحًا في محاولته أن يمنع صدور قرار ضد العراق، وفي الوقت ذاته قامت في المدن اليمنية الرئيسة مظاهرات كبيرة تؤيد العراق، وتحركها قوى حكومية عملت على تسخير المنافذ الإعلامية لتأييد العراق[1].

كان للموقف اليمني آثاره على الاقتصاد اليمني، حيث كان رد فعل دول الخليج إيقاف التعاون والدعم المادي وطرد المغتربين اليمنيين من دول المجلس الخليجي، فأدى ذلك إلى خلق مشاكل اقتصادية واجتماعية كبيرة، أثرت بصورة مباشرة على الاقتصاد، وتجرعت مرارتها الجمهورية اليمنية.

يظهر واضحًا أن المشاكل السياسية انعكست على الواقع الاقتصادي لاسيما الميناء، حيث إن هذه الأحداث أدت إلى عزل اليمن عن محيطة الخليجي العربي.

قامت كل من المملكة العربية السعودية ودولة الكويت والإمارات العربية المتحدة في مطلع عام 1987م، بدعم جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية بملغ وقدره **(40)** مليون دولار أمريكي؛ مساعدة منها في تمويل مشروع تشييد مراسٍ مباشرة في المعلا؛ وذلك من أجل مواكبة التطورات العصرية في موانئ العالم، وتم إنجازه في **أغسطس 1990م**[2]. وقد وفر هذا الميناء الأول إلى جانب أرصفة سفن البضائع الجافة الكبيرة، وفي العام **1993م** وصلت أول رافعة جسرية للحاويات، ورافعة ثانية في العام **(1995م)**؛ الأمر الذي سمح لميناء عدن بتقديم خدمات إعادة شحن الحاويات[3].

كما تم في التسعينات إصدار قرار مجلس الوزراء رقم **65** للعام **1993م**، تخصيص خمس عشرة منطقة حرة في عدن، ومن بينها ميناء المعلا التاريخي وموقع كالتكس؛

---

(1) الجفري، محمد عبد الله حسن: الأزمة اليمنية مظهر حديث لإرث تاريخي قديم، طبعة ثانية، مطبعة دار الهلال، 1991م، ص139.

(2) سالم، مبارك سالم: ميناء عدن في الفترة من 1990 – 2008م التطور والمشكلات، مجلة الاقتصادي، العدد الخامس، السنة الخامسة، يونيو – ديسمبر 2012م، ص 56.

(3) al – bab.com، تطوير ميناء عدن، وقت الزيارة 11:20 م، تاريخ 3ديسمبر 2021م.



لعمل ميناء جديد، ومطار عدن الدولي[1]، وكان لهذا القرار أن عمل على دفع عجلة التطوير للميناء.

وقد تضاعف حجم محطة الحاويات تقريبًا بين (**1994م – 1997م**)، وكان أعلى بكثير في العام (**1998م**)؛ وذلك بفضل حجم الشحن العابر. شهد عاما (**1997م** و**1998م**) نموًّا مطردًا؛ حيث أظهر عام (**1998م**) اتجاهًا تصاعديًّا متسارعًا في عدد طلبات السفن، وأطنان الشحنات السائبة والعامة والمعبأة في حاويات[2].

شهد العام 1997م تطورًا كبيرًا بالنسبة للميناء، الذي تمثل في دخول القطاع الخاص في إدارة الميناء، وذلك بقيام القطاع الخاص بمهمة تسليم أعمال مناولة لبضائع الشحن والتفريغ في الميناء، حسب ما جاء بنص قرار مجلس الوزراء رقم (**159**) لعام **1997م** الذي تم العمل به من (**1يوليو 1998**)[3].

كانت الانطلاقة الفعلية لميناء الحاويات للعمل في العام 1999م، وظل يسير بصورة طبيعية لولا حادثة المدمرة الأمريكية (يو اس اس كول) في العام 2000م، حينها اتخذت الشركة السنغافورية (PSA) التي كانت تدير الميناء قرارًا بمغادرة اليمن، وبيع حصتها من المشروع لمصلحة شركة أخرى أسسها مجموعة من موظفيها السابقين، وتدعى (OPM)، إلا أن الحكومة اليمنية آنذاك قررت أن تمنح عقد تشغيل الميناء لشركة (**موانئ دبي العالمية**)[4].

تعرض ميناء عدن لنكسة أدت إلى تأثر نشاط حاويات الترانزيت والحركة الملاحية بشكل عام؛ وذلك نتيجة الهجوم على ناقلة النفط الفرنسية (**ليمبيرج**) في المياه الإقليمية اليمنية، وكان هذا في العام **2002م**، وقد رافق ذلك فرض رسوم مجحفة على

---

(1) https: / /bidayatmag.com ميناء عدن: لؤلؤة يمنية في يد فحامين، تاريخ الزيارة 9/ 23م2021م.

(2) al – bab.com، المرجع السابق.

(3) قرار ملس الوزراء (ج ي) رقم (159) للعام 1997م بشأن تسليم أعمال مناولة البضائع (الشحن والتفريغ) في ميناء عدن للقطاع الخاص، نقلًا عن سالم، ميناء عدن، ص68.

(4) bidayatmag.com ميناء عدن: لؤلؤة يمنية في يد فحامين، المرجع السابق.



السفن الزائرة لميناء عدن والموانئ اليمنية الأخرى؛ الأمر الذي أدى إلى إضرار في الاقتصاد الوطني.

وبموجب قرار جمهوري رقم (71) لسنة 2007م المادة (27) تؤول إلى ملكية المؤسسة العامة لموانئ خليج عدن اليمنية[*] مع جميع الالتزامات القائمة على المحطة (محطة عدن للحاويات).

في نوفمبر 2007م تم توقيع مذكرة تفاهم بين المؤسسة وشركة موانئ دبي العالمية وذلك لأنشاء شركة مشتركة لتطوير وتشغيل محطة الحاويات في ميناء عدن وقد وافق مجلس الوزراء بموجب قراره رقم **482 لسنة 2007م** على تأسيس شركة مشتركة بين مؤسسة خليج عدن اليمنية وشركة موانئ دبي العالمية بنسبة 50% لكل طرف، بغرض تشغيل محطة الحاويات لميناء عدن وتطويرها، وبموجبه تم توقيع اتفاقية الشراكة المشتركة في **9 مارس 2008م** بين مؤسسة خليج عدن اليمنية وشركة موانئ دبي العالمية المحدودة وهي إحدى الشركات التابعة لموانئ دبي العالمية[1].

تم الاتفاق على خطة تطويرية لمحطة الحاويات، وكان من أهم النقاط التي ارتكز عليها الاتفاق ما يلي:

- السعي بقوة ليصبح ميناء عدن ميناء عالميًّا يهيمن على نشاط الترانزيت لمنطقة البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، جاذبًا سفن الخطوط الكبرى التي تعمل بنظام **انترلاين** لخدمة خطوط آسيا وأروبا.
- القيام بتطوير عدن كميناء محوري لنشاط الترانزيت، والأكثر جاذبية من الناحية الاقتصادية لشركات المستوى الثاني الناقلة للحاويات، ويوفر خدمات الميناء والروافد.

(*) أُنشِئت مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية في العام 2007م لتحل محل مصلحة الموانئ اليمني في عدن التي يعود أنشاؤها إلى العام 1888م كأمانة عامة للميناء حتى العام 1955م، وفي العام 1980م تم إنشاء مصلحة الموانئ اليمنية. المرجع نفسه، ص57.

(1) سالم، المرجع السابق، ص 72.



القيام بتنمية نشاط الحاويات المحلية القائمة والمحافظة عليها، ولذلك تجعل ملكية مؤسسات موانئ خليج عدن اليمنية 50 بالمائة من الشركة المشتركة مراقبًا طبيعيًا لإدارة النشاط ضامنًا لبلوغ تطلعات الميناء لاستعادة مكانته وسمعته العالمية في الملاحة الدولية، كما أن ذلك سيساعد المؤسسة على تحمل مسؤولية إدارة هذا النشاط بنفسها وعلى المدى البعيد، كما يعد ذلك إنجازًا للحكومة اليمنية بشكل عام، وللمؤسسة بصورة خاصة، لما له من مردود مالي واقتصادي على المستوى البعيد والقريب[1].

يبدو أن الحكومة اليمنية السابقة في عهد الرئيس علي عبدالله صالح، كانت تهتم بالجانب المادي للصفقة والاتفاق مع الجانب الآخر المتمثل في شركة دبي العالمية، إذ كيف يعقل أن يتم تأجير ميناء عدن لشركة منافسة تسعى على الدوام في الحصول على مصالحها دون الالتفات إلى تطوير الميناء! وكيف ستعمل على تطويره وإعادة الحياة فيه حتى يعود إلى مجده الغابر!

إن نهضة ميناء عدن معناه حركة ملاحة دائمة ترانزيت، وتعبئة وقود وتموين ومرور سفن من وإلى البحر الأبيض المتوسط عبر البحر الأحمر وقناة السويس، والمحيط الهندي والصين وغيرها من الجهات أخرى، وهذا بدوره سيضر موانئ الخليج العربي، ومنها موانئ الإمارات العربية المتحدة (ميناء جبل علي).

لقد سعت شركة دبي العالمية للموانئ قبل توقيع الاتفاقية في العام **2007**م إلى خنق ميناء عدن وتهميشه، وذلك من خلال استئجار الموانئ القريبة منه، مثل ميناء جيبوتي وصلالة وأرض الصومال وباكستان.

تم توقيع الاتفاقية في 9 مارس2008م، واتفق الطرفان (مؤسسة خليج عدن اليمنية، وشركة موانئ دبي العالمية)، على أن تتولى شركة دبي إدارته لمدة 25سنة[2].

---

(1) المرجع نفسه ص 72، 73.

(2) https: / /www.ida2at.com الاغتيال الإماراتي للأمم، تاريخ الزيارة 30 نوفمبر 2021م، وقد ذكر الموقع أن الرئيس السابق علي عبدالله قد قبض 600 ألف دولار مقابل هذه الاتفاقية.



نستنتج من المرحلة 1990 – 2008م ما يلي:

- شهدت المرحل تغيرات جسيمة في السياسة الدولية وانهيار أحد أقطابها، واندلاع حرب الخليج الثانية، وتحقيق الوحدة اليمنية بصورة متسرعة دون المرور بمراحل التهيئة الشعبية والسياسية.

- إعلان ميناء عدن ميناءً حرًا، وإنشاء المنطقة الحرة عدن بعد قيام الوحدة اليمنية كانا من أهم العوامل التي عملت على إنعاش الحركة الملاحية والتجارية في ميناء عدن.

- يبدو جليًّا أن مرحلة التسعينيات رغم إحباطاتها الأولى ومشاكل الفرقاء المتنافسين على المناصب، وما أدت إليه من نتائج. ولعل تلك الحرب (**حرب صيف 1994م**) التي أدت إلى إنهاء حالة الجمود السياسي والانعكاف، وما تلا ذلك من مشاكل وأزمات في الجنوب وبصورة خاصة في مدينة عدن، حيث بلغت خسائر الميناء (**خمسة عشر مليونًا ومائتين وعشرة آلاف ريال يمني بسعر عام 1995م**)[1]، إلا أن عدن مدينة لا تموت أو تندثر، بل تنهض من كل جراحها لتعود أجمل. وقد استعادت المدينة تألقها، وعاد الميناء بصورة أفضل من السابق، لاسيما في مرحلة السبعينيات والثمانينيات من القرن العشرين التي كان الميناء يعاني فيها من تدهور أوضاعه.

- اتسمت هذه المرحلة بانتكاسة العمل في الميناء، وذلك بعد الهجوم الإرهابي على المدمرة الأمريكية كول، وتلا ذلك بسنوات قليلة هجوم إرهابي على ناقلة نفط فرنسية، مما أدى إلى أضرار اقتصادية كبيرة في عمل الميناء والدخل القومي، وكما رافق ذلك ابتعاد السفن التجارية وناقلات النفط عن ميناء عدن والموانئ اليمنية الأخرى لعدة سنوات، حيث أدى ذلك إلى تشويه لسمعة الميناء الطيبة التي اكتسبها على مر العصور المختلفة.

---

(1) سالم، المرجع السابق، ص56.



- فردية القرار فيما يخص الشأن العام وشخصنته؛ أدى إلى أضرار جسيمة في الميناء، وينطبق هذا الأمر على كل شخص اتخذ الميناء ملكية خاصة أو إلى أفراد ينتمون له ويسيرون على دربه باختلاف التسميات والصفات.
- شهدت هذه المرحلة تطورًا نسبيًّا في عمل الميناء، وتم إنشاء محطة عدن للحاويات، وإدخال القطاع الخاص في عمل الميناء لاسيما عمليتي الشحن والتفريغ.
- إنشاء مؤسسة خليج عدن للموانئ لتطوير العمل في الميناء.
- توقيع اتفاق بين مؤسسة خليج عدن، وشركة موانئ دبي العالمية، مدته30 عام.
- وفي التاريخ الحديث والمعاصر كان للمدينة والميناء نصيب من الانهيار والتدهور، لاسيما منذ العام 2008م، إذ إن السياسة غير الحكيمة سوى للأفراد أو الشركات كان لها دور سلبي في تدهور حالة الميناء الاقتصادية وتراجع أهميته في ظل منافسة قوية لموانئ منطقة البحر الأحمر.
- دخل ميناء عدن مرحلة جديدة كانت توقعات الكثير من خبراء السياسة والاقتصاد أنها ستُحدِث نقلة نوعية بعد الشراكة مع شركة دبي العالمية.

المبحث الثالث: ميناء عدن 2009 - 2021م:

مثلت هذه المرحلة منعطفات مهمة في التاريخ المعاصر لليمن عامة وللجنوب خاصة، إذ إنها شهدت أحداثًا وتغييرات شملت كافة الجوانب، وقضت على النظام السابق، ومزقت الوحدة الوطنية الهشة، كما أنها تمثلت بظهور قوى جديدة مسلحة ومسيطرة على مناطق نفوذها.

ومع إطلالة العام2011م كان اليمنيون على موعد مع أحداث وتغيرات جذرية في المنطقة العربية فبعد انطلاق الثورتين التونسية والمصرية، أصبحت اليمن مهيأة للتأثر بما يجري في محيطها العربي، حيث خرج اليمنيون إلى الساحات في ثورة شبابية شعبية سلمية للإعلان عن مطلبهم الرئيس والمتمثل بإسقاط النظام[1].

---

(1) يحيى بن يحيى المتوكل، الانتقال السياسي في اليمن وتداعياته الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية (2011 - 2015م)، صنعاء: دار كنعان لطباعة والنشر، 2016م، ص 3.



كانت مطالب شباب التغير في البداية مطالب اجتماعية والبحث عن الوظيفة، لكن بفعل التنافس السياسي والقبلي ودخول أحزاب منها الإصلاح وجماعة الحوثي عملت على تغيير المطالب عن طريق نزول أتباعهم إلى الشوارع والساحات، والمطالبة بتغيير النظام وإسقاط صالح.

شهدت اليمن أحداثًا ساخنة وتغيرات سياسية كبيرة انعكس أثرها على كافة جوانب الحياة، فخلال هذه المدة استمرت حرب الحوثي في صعدة، كما شهدت ثورة التغيير والربيع العربي (والأصح ثورة الخريف العربي) وما أحدثته من تغيير نحو الأسوأ، بل والعودة بعجلة التاريخ إلى الوراء، وسقوط العاصمة صنعاء، وخروج الرئيس عبدربه منصور إلى عدن، وكانت ذريعة للحوثيين - الذين استولوا على صنعاء - أن يعملوا على إعلان حرب ضد الجنوب وأهله، وكان ذلك في أواخر مارس 2015. ونتيجة لاستيلاء الحوثة على المعسكرات إما بالقوة أو الخديعة أو التواطئي والخيانة استطاع دخول عدن، إلا أن ذلك لم يستمر طويلًا بسبب المقاومة من قبل الجنوبيين رجالًا ونساءً وشيوخًا، ومساعدة الإخوة في المملكة العربية السعودية والإمارات العربية وقطر، وإعلان قيام تحالف عربي إسلامي ضد الحوثة وإخراجهم من عدن.

أما ما يخص الميناء وسير عمله خلال المدة من 2009 وحتى وقتنا الحاضر؛ فقد كان له نصيب من الأحداث التي انعكست سلبًا وإيجابًا عليه، إذ إن الميناء يتأثر بكافة الأحداث التي تمر بها مدينة عدن والمنطقة ككل.

خلال المؤتمر الاستثماري الاقتصادي الذي عقد في عدن عام 2009م تحت عنوان "**عدن بوابة اليمن للعالم**" ذكرا المهندس **عبدالله بقشان** - رئيس مجلس شركة دبي وعدن لتطوير الموانئ - أن الشركة منذ إنشائها قبل نحو عام أنجزت الجزء الأول من مرحلة التطوير الأولي لمشروع ميناء الحاويات بعدن، وشملت على توسيع مساحة خزن الحاويات، بحيث ارتفعت من **540** ألف حاوية إلى **940** ألف حاوية، وبمساحة

إضافية 8 هكتارات.. وأضاف أنه سيتم شراء رافعتين جسريتين، حيث وصل إلى الميناء 15 قاطرة، وخمس رافعات، ومعدات خاصة بالحاويات الفارغة..[1].

في عام 2011م استلم الميناء رافعتين جسريتين تعملان بقوة **45طنًّا** بريطانية الصنع، خاصة بميناء الحاويات، وهذا إن دل على شيء فدليل على تحديث منظومة الأنشطة الملاحية الدولية، لاسيما في مجال مناولة الحاويات الترانزيت، وحاويات بضائع الواردات الاستهلاكية والتصدير الخارجي للمنتجات اليمنية في الميناء، وقد بلغ عدد الرافعات الجسرية في الميناء خمس رافعات تعمل بالطاقة نفسها[2].

في يوليو2012م شهد الميناء احتجاجات للعمال ضد عمل شركة دبي للموانئ، وسوء إدارتها للميناء، والعمل على تهميشه؛ الأمر الذي أدى بالحكومة اليمنية فسخ اتفاق الشراكة؛ لأن الشركة تفتقر للكفاء، وأنها لم تف بوعودها. وقد جاءت هذه المسيرة الاحتجاجية في التوقيت المناسب؛ إذ كان الرئيس **عبدربه منصور هادي** قد طلب من البرلمان النظر في أوجه التقصير لدي شركة موانئ دبي العالمية، فقد كان يفترض بالشركة على وجه التحديد تحسين البنى التحتية، وزيادة عدد مستوعبات الشحن إلى 900 ألف، إلا أن أيٍّ من هذا لم يتحقق بحسب تصريح وزير النقل **(وعد باذيب)**؛ الأمر الذي أعطى الحكومة سببًا كافيًا لفسخ العقد[3]. ونتيجة الرفض الشعبي والحكومي كان على شركة دبي العالمية أن تتخلى عن الاتفاقية السابقة، حيث أعلنت الشركة في 20 سبتمبر 2012م أنها تخلت عن إدارة محطة حاويات عدن، وأنها توصلت مع السلطات اليمنية إلى اتفاق ودِّي حول ميناء عدن يعزز العلاقات الوثيقة بين حكومتي وشعبي جمهورية اليمن ودول الإمارات العربية المتحدة، تقوم الشركة

---

(1) https: / /www.aleqt.com 12 سبتمبر 2009م، تاريخ الزيارة 4 ديسمبر 2021م. إنهاء المرحلة الأولي من مشروع تطوير ميناء الحاويات في عدن.

(2) https: / /www.yemeneconompst.com تاريخ 10سبتمبر 2011م، تاريخ الزيارة 7 ديسمبر 2021م.

(3) https: / /camegieendowment.org,sada 6/ 9/ 2012م ميناء عدن في العاصفة، تاريخ الزيارة 7/ 11/ 2021م.



بالتخلي عن كامل حصتها في شرك دبي وعدن لتطوير الموانئ لصالح مؤسسة اليمن وخليج عدن للموانئ وتحمل مسؤولية تشغيل الميناء[1].

ومن هنا يتضح أن عدم وجود النية والعمل الصادق في انتشال الميناء من السقوط والتدهور، والعمل على تطويره من خلال مشاريع البنية التحتية، بل إن ما حصل كان عبارة عن تهميش للميناء، وتحويل خط السفن التجارية إلى موانئ جيبوتي والصومال وجدة وجبل علي، ومحاولة خنق ميناء عدن والعمل على إيقافه عن العمل.

وقد جاء في تقرير رسمي صادر عن الهيئة الوطنية لمكافحة الفساد تدني مستوى عمل الميناء، وتدهور العمل في محطة الحاويات، وتحول الخطوط الملاحية الكبرى من ميناء عدن إلى الموانئ المنافسة في الدول المجاورة... كما أشار التقرير إلى أن عملية التدهور في عمل محطة الحاويات قد بدأ تدريجيًّا، خلال السنوات الأولي من عمل الشركة[2].

كما أكدت مصادر ملاحية أن أكثر سفن الحاويات التي كانت ترسو في إطار خطوط ملاحية دولية في ميناء عدن تحول مسارها إلى ميناء جيبوتي لمناولة حاويتها بسبب إشكالات فنية وتقنية يقوم بها المشغل لميناء عدن[3].

كانت الأوضاع بعد إلغاء عقد إدارة الميناء غير مستقرة أمنيًّا داخل الميناء، وفي هذا الشأن قامت الغرفة التجارية بعمل مذكرة إلى رئيس الجمهورية تشكو الأوضاع المتردية التي يعاني منها ميناء عدن، **"كان يمكن أن يكون إلغاء اتفاقية التشغيل لميناء عدن مع شركة موانئ دبي العالمية، بداية جديدة في استعادة المكانة الريادية، والدور المهم لميناء عدن في خدمة التجارة المحلية للملاحة الدولية، والاستفادة من المميزات الفريدة التي يتمتع بها الميناء عن كل موانئ المنطقة والإقليم، كما كان من الممكن أيضًا تحقيق منافع اقتصادية عظيمة؛ لما يمثله من رافدٍ قويٍّ للاقتصاد الوطني، وداعمٍ**

---

(1) https: //www.arabic.people.com.cn تاريخ 21/ 9/ 2012م موانئ دبي العالمية تتخلى عن إدارة ميناء عدن، تاريخ الزيارة 20/ 11/ 2021م.

(2) bidayatmag، مرجع سابق.

(3) news<public>https: //adengad.net تاريخ 22/ 1/ 2012م، اليمن يقاضي موانئ دبي العالمية... تاريخ الزيارة: 12/ 11/ 2021م.



أساسيّ لعجلة التنمية، وسبب رئيسي في ازدهار النشاط التجاري، لكن جاءت النتائج مخيبة للآمال؛ بسبب الأحداث الخطيرة التي شهدها ميناء عدن ومحيط المحافظة منذ مطلع ديسمبر الماضي، ومحاولة البعض السيطرة والتحكم في حركة ونشاط النقل من الميناء بالقوة، واحتكار خدمة نقل البضائع من الميناء بقوة السلاح، ومنع التجار من تحميل بضائعهم بسيارات النقل الخاصة بهم، وفرض أجور نقل خيالية ومضاعفة. وترتب على ذلك حالة من الفوضى والاضطرابات التي أدت إلى توقف الحركة في ميناء عدن لمدة تقارب ستة أسابيع؛ الأمر الذي كبد التجار خسائر فادحة؛ بسبب توقف حركة الميناء، وما أعقبها من نتائج كارثية، خصوصًا وقد شهد الميناء أحداثًا مماثلة ومتعددة في العام الماضي؛ حيث توقف عن العمل لفترات طويلة ومتتالية؛ نتيجة إضراب العمال، إضافة إلى حدوث كوارث طبيعية[1]".

ويبدو واضحًا أن الميناء أصبح ساحة لتصفية الحسابات بين الفرقاء، وهذا الأمر أدى إلى تشويه سمعته التاريخية، وأدى إلى خسائر بالنسبة للتجار المحليين والشركات العالمية، وهذا بدوره ينعكس سلبًا على إيرادات الميناء التي بدورها تعمل على رفد الاقتصاد الوطني بما يحتاجه من سيولة مادية.

من جهة أخرى كان اليمن قد وقَّع في منتصف نوفمبر 2013م في العاصمة الصينية بكين على اتفاقية توسعة وتعميق محطة الحاويات بميناء عدن، بين مؤسسة خليج عدن والشركة الصينية لهندسة الموانئ المحددة، وذلك في إطار زيارة للرئيس اليمني عبدربه منصور هادي للصين، ويتضمن المشروع - البالغ تكلفته **507** ملايين دولار، بتمويل من الصين - بناء رصيف إضافي بطول ألف متر، وعمق **18**مترًا، وتعميق القناة الملاحية الخارجية وتوسعتها بطول **7400** متر، وعرض **250** متر وعمق **18** مترًا، إضافة إلى القناة الملاحية الداخلية بطول **3800** متر، وعرض**230** مترًا، وعمق **18** مترًا[2].

---

(1) وثيقة من الغرفة التجارية والصناعية - عدن إلى الرئيس عبدربه منصور هادي، بتاريخ 10/ 6/ 2013م، تحت عنوان صورة واضحة لوضع ميناء عدن الحالي لتصحيح أوضاعه، ص1.

(2) https: / /www.debriefer.netl-amplnev تاريخ 25/ 12/ 2018م تاريخ الزيارة 20/ 11 / 2021م.خطة لتطوير ميناء عدن عبر شركة صينية بتكلفة تتجاوز نصف مليار دولار.



يعد حجم الاستثمار الصيني في اليمن صغيرًا إلى حد ما، وكانت بكين بصدد تقويته وتوسيع استثماراتها الاقتصادية هناك، ولكن بسبب تفاقم الأزمة في اليمن، أجْلَت رعاياها، وأغلقت سفارتها بشكل مؤقت منذ **السادس من أبريل 2015م**[1].

ويبدو أن الاهتمام الصيني بمشروع تطوير ميناء عدن يندرج تحت دائرة الاهتمام الصيني بتسهيل عمل تجارتها الخارجية وما يسمى بخط الحرير الصيني، لاسيما أن ميناء عدن قريب جدًّا لشرق أفريقيا والقرن الأفريقي وللبحر الأحمر، ومن ثم عبر قناة السويس تصبح أقرب إلى البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى تغير السياسة الخارجية، فقد أصبحت أفريقيا ومنطقة القرن الأفريقي ضمن هذا الاتجاه وبقوة.

مع اندلاع الحرب وقيام المليشيات المتطرفة الحوثية تساندها قوات الرئيس المخلوع علي عبدالله صالح والموالين لهم في جنوب اليمن، نجد أن ميناء عدن تعرض لهجمات متعددة؛ الأمر الذي أدى إلى إحداث أضرار في أرصفة الميناء، فضلًا على تفجير خزاني نفط في ميناء الزيت فيه، واستشهاد خمسة وإصابة عدد من موظفي الميناء، كما خلف هذا الهجوم خسائر مادية قدِّرت بأكثر من تسعين مليون دولار[2].

وقد عاود ميناء عدن نشاطه في أغسطس 2015م مع رسوّ أول سفينة تجارية منذ بدء النزاع في أواخر مارس... وقد توقفت حركة الملاحة في أهم مرافئ اليمن منذ استيلاء المتمردين على عدن أواخر مارس...، وكانت السفينة فينوس التابعة لشركة الملاحة العربية المتحدة محملة **بـ 350 حاوية** من مختلف المنتجات التي كان قد طلبها تجار هذه المدينة[3].

---

(1) الصين والحرب في اليمن: عدم الانحياز والحل السلمي: ريموند لي، تقارير، مركز الجزيرة للدراسات، 3 مايو 2015م.

(2) https: / /www.aljazeera.net تاريخ 21/ 8/ 2015م، (ميناء عدن.. عاد للعمل وغابت السفن)، تاريخ الزيارة 1/ 11/ 2021م.

(3) https: / /www.france24.com - تاريخ 21/ 11/ 2015م، (اليمن: أول سفينة تجارية ترسو في ميناء عدن منذ بدء النزاع)، تاريخ الزيارة1/ 11/ 2021م.



استعاد الميناء نشاطه بعد هدوء الأوضاع في المدينة، حيث عاودت السفن نشاطها بالمرور عبر الميناء لنقل البضائع التجارية والتزود بما تحتاجه، وهذا يدل على مكانة الميناء وأهميته، رغم الموانئ المنافسة له في المنطقة.

تعرض الميناء خلال السنوات السابقة وبالذات بعد حرب عام 2015م، للتوقف عن العمل المر الذي أدى إلى وقف نشاط الميناء بالإضافة إلى الخسائر المادية، وتعددت أسباب التوقف، منها أمنية، أو إهمال وتسيب، وأحيانًا تسييس الميناء وإدخاله في الصراع القائم بين الشرعية والمجلس الانتقالي من جهة، أو قيام التحالف بإغلاقه من جهة أخرى[*].

وقد شهد الميناء انتعاشًا تجاريًّا كان تصاعديًّا تدريجيًّا منذ العام 2016م، إلا أنه لم يعمل بطاقته القصوى[1].

وفي إطار عملية توسيع الميناء والمعدات تم تجهيز معدات جديدة وإدخالها إلى الميناء، وذلك في العام 2017م منها (2) حاضنات حاويات متحركة، و(12) قاطرة جديدة، مع تحديث المعدات السابقة وتوفير قطع غيار، كما أنه جرى العمل على إدخال كرين جديد ومتطور يتناسب مع أحجام البواخر المتطورة، بالإضافة إلى إصلاح السقائف في ميناء المعلا، وتوفير كرين بري (60) طن ضمن (4) كرينات توزع على ميناء عدن والمخا والمكلا، وتوجت هذه العملية بارتفاع غير مسبوق في معدل مناولة الحاويات وبقية البضائع عام 2018م، وكذلك في النصف الأول من العام 2019م، إذ ارتفعت المناولة في الميناء[2].

(*) مع ارتفاع الجمارك على البضائع القادمة للميناء قامت (نقابة المخلصين) بوقفة احتجاجية ضد رفع التسعيرة الجمركية إلى 500 ريال بدل عن 250 ريال، بالإضافة إلى النتائج السيئة لهذا الأمر على المواطن سيكون سببًا في تنفير التجار إلى جهات وموانئ أخرى .newsl.https: //www. alayam infol تاريخ 5/ 8/ 2021م، تاريخ الزيارة 3/ 11/ 2021م.

(1) https: //www.alaraby – co – uk.cdn.ampproject.orglvlc 22/ 7/ 2019م، إنعاش ميناء عدن مخاطر وعراقيل، تاريخ الزيارة 13/ 11/ 2021.

(2) https: //www.sawt – eshab.net تاريخ 15/ 4/ 2021م، ميناء عدن التجاري الذي يمثل الرعب للموانئ المجاورة، تاريخ الزيارة 5/ 11/ 2021م.



ويعود هذا الارتفاع فيما يخص عملية المناولة إلى عملية الأمن والاستقرار في المدينة، أضف إلى ذلك إيقاف العمل في ميناء الحديدة الواقع تحت السيطرة الحوثية، وعدم الاستقرار في الساحل الغربي؛ بسبب العمليات العسكرية التي يقوم بها الجيش الوطني بقيادة لواء العمالقة.

وفي 30 أكتوبر 2021م وصلت الباخرة سيروس التابعة لمحطة الشحن السنغافوري (البحر الرصاص) إلى ميناء عدن، وتربط السفينة بين محطة حاويات عدن ومحطات الحاويات بميناء جدة الإسلامي، ثم ميناء تشينغداو الصيني، وتتزامن زيارة الباخرة سيروس مع ارتفاع معدلات المناولة التي شهدتها محطة الحاويات بميناء عدن، فضلًا عن التحسن الملحوظ في معدلات خدمة السفن التي تزور المحطة. وشهدت الأشهر الأخيرة زيادة في عدد سفن الناقلات التي تتعامل مع محطة حاويات ميناء عدن الأمر الذي رفع معدلات التعامل مع الحاويات بالمحطة مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي[1].

انتقدت الحكومة الشرعية ممثلة بوزير الداخلية **إبراهيم علي حيدان** تعطيل العمل في كل من ميناء عدن ومطار عدن الواقعين تحت سيطرة قوات مجلس الانتقالي الموالية للإمارات العربية المتحدة، مؤكدًا أن ذلك يؤثر على أداء الدولة، وداعيًا التحالف العربي بقيادة السعودية وكذلك الإمارات إلى تفعيل المنشأتين. كما ذكر أن الميناء لا يعمل بطاقته الاستيعابية الكاملة، موضحًا أن المشاكل الأمنية التي تسببت بها الحرب قد زادت من تكلفة التأمين البحري؛ فتكلفة تأمين سفينة قادمة إلى ميناء عدن تبلغ إضعاف مثيلتها بالنسبة لسفينة متجهة إلى جيبوتي أو إلى صلالة في سلطنة عمان، وهناك مشاكل أخرى مرتبطة بتأخير السفن بسبب التفتيش[2].

---

(1) https: / /www. portofaden.net وصول السفينة سيروس في زيارتها الأولي لميناء عدن، تاريخ الزيارة 7/ 12/ 2021م.

(2) https: / /arabic.sputniknews.com – نوفمبر 2021م، مقابلة مع وزير الداخلية: ندعو التحالف العربي والإمارات لتفعيل مطار وميناء عدن تاريخ الزيارة 3/ 12/ 2021م.



نستنتج من المرحلة 2009 – 2021م

أنها قد تميزت بعدد من الأحداث المهمة والمصيرية، أحداث عملت على تغيير جذري في تلك المسلمات التي كان يؤمن بها الناس في جنوب اليمن.

- سيطرة شركة موانئ دبي على إدارة ميناء عدن، والعمل على تهميش دور الميناء.
- قيام ثورة ضد الفساد ومن نتائجها كان إسقاط حكم الرئيس السابق علي عبدالله صالح وخلعه.
- إلغاء عقد تأجير ميناء عدن لشركة موانئ دبي العالمية من قبل الحكومة اليمنية، وذلك بعد إخلالها بشروط الاتفاقية المنعقد في العام 2008م.
- محاولة النهوض بالعمل في ميناء عدن من أجل إعادة دوره الريادي في المنطقة.
- سقوط العاصمة صنعاء بيد جماعة الحوثي المتطرفة، وخروج الرئيس عبدربه منصور هادي إلى عدن، وجعل من عدن العاصمة المؤقتة للجمهورية اليمنية، وكان من نتائج ذلك قيام الحوثة والموالين لهم من قوات الرئيس السابق المخلوع بإعلان الحرب على الجنوب، وسقوط عدن بأيديهم، وقيام المقاومة الشعبية ضد هذا الوجود.
- قيام تحالف عربي بقيادة السعودية والإمارات العربية وعدد من الدول العربية والإسلامية، كان هدف هذا التحالف إعادة الشرعية، وخروج الجماعات الحوثية وقوات صالح من عدن؛ لما يمثله وجودهم في عدن من خطر على الملاحة الدولية، ووضع عدن تحت السيطرة الإيرانية على الميناء وباب المندب، وهذا يشكل خطرًا كبيرًا على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتهديدًا للوجود العربي في منطقة البحر الأحمر.
- تعرض الميناء لهجمات المدفعية الحوثية وقوات صالح؛ الأمر الذي أدى إلى إيقاف عمل الميناء إلى أغسطس2015م.
- عودة الميناء إلى العمل بشكل تدريجي تصاعدي بعد إعادة تأهيله.



- وقوع الميناء تحت سيطرة قوات التحالف، وأفراد من خارج الميناء؛ الأمر الذي أدى إلى توقف الميناء بصورة متكررة، بالإضافة إلى تحويل خط سير السفن الدولية إلى موانئ أخرى منها صلالة في عمان، أو جيبوتي أو الصومال؛ الأمر الذي أدى إلى خسائر مالية للميناء والدخل القومي.

الخاتمة:

أدى ميناء عدن دورًا كبيرًا على مدى العصور، فكان لموقعه الطبيعي الأثر الأكبر في أهميته، سواء من النواحي التجارية أو كنقطة انطلاق عسكرية استراتيجية.

جميعنا يفكر بأن يجعل من ميناء عدن ميناءً عالميًّا بمواصفات عالمية، لكن قلة منا يسعى إلى تحقيق ذلك، إذ إن هذا يحتاج إلى جهود وإمكانات ذاتية وأخرى مادية، فبلادنا ليست فقيرة، فهي غنية بالثروات المتنوعة، بل لو تم تسخير هذه الثروات والإمكانات لصالح الأرض والمواطن ستكون أرضنا ذات خير ونعمة.

وفي هذا الجانب يقول الخبير الاقتصادي المغربي حبيب ولد دادة، (أحد الاقتصاديين في بورصة نيويورك ومهندس سوق الأوراق المالية السنغافورية، والمتخصص الدولي في بيع أصول أكبر الشركات العالمية). ونشرت المقال مجلة نيوزويك الأمريكية، وطرح كاتب المقال سؤالًا: متى يعلم اليمنيون أن بلدهم ليس فقيرًا؟، مضيفًا: أن اليمن الفقير غني بالموانئ، أهمها ميناء عدن عصب التجارة العالمية، وأهم ميناء استراتيجي في العالم، والأمر لا يتطلب سوى وضع الميناء للمنافسة التجارية بشفافية مطلقة، وأشار إلى أن هناك العديد من دول العالم ترغب في الاستثمار في هذا الميناء، وقدَّر الخبراء أقل العائدات من الميناء بـ: 75مليار دولار، إضافة إلى ملايين الفرص لليمنيين[1].

لقد مر الميناء خلال تطوره بمراحل مختلفة، تشع حينًا وتعتم حينًا آخر، حيث إن السياسات غير المسؤولة، وعدم وجود استراتيجيات محددة أدى إلى تدهور الميناء،

---

(1) https: //www.economyababiil.net/176317.html تاريخ الاطلاع 20 نوفمبر 2021م، الأبابيل نت.



وبروز موانئ أخرى مجاورة، وهنا نحاول أن نذكر أهم المميزات التي تميز ميناء عدن عن غيره من الموانئ المجاورة والقريبة وهي كتالي:

- **تكمن قوة ميناء عدن بما يمتلكه من عوامل جغرافية طبيعية تتمثل:**

* يبعد الميناء حوالي أربعة أميال بحرية عن الخطوط الملاحية الدولية، وتعدّ هذه أقصر مسافة في المنطقة؛ الأمر الذي يؤدي إلى تقليل المدة اللازمة لزيارة الميناء.
* تمر أكثر من 10% من التجارة العالمية عبر هذا الموقع الاستراتيجي.
* الحماية الطبيعية من الرياح الموسمية، وذلك بفضل جبل شمسان في المعلا، وجبل مزلقم في البريقا؛ الأمر الذي يجعل منه ميناءً صالحًا طوال العام.
* يمتاز حوض الميناء بكونه يتكون من رمال سهلة الحفر، وصالحة للردم، مما يقلل تكاليف التعمق والردم عند التوسعة.
* عدم وجود التيارات القوية التي تؤثر على الغاطس.

في الوقت نفسه نجد أن الموانئ الأخرى المجاورة تمتلك مميزات تتمثل:

- بالعامل البشري، من حيث ما يمتلكه من كفاءة الكادر البشري والإدارة السليمة.
- والعامل الآخر يتمثل بالعامل الاقتصادي الذي تمتلكه تلك الدول، من سيولة مالية
- عامل العلاقات الدولية التي تربط تلك الدول والموانئ المجاورة.

التوصيات:

تعد الموانئ والمراسي مرافئًا حيوية في اقتصاد الدولة، إذ هي المنفذ الاستراتيجي الذي يتم عبر نقل صادرات وواردات التجارة الخارجية، كما تعد حلقة وصل بحرية، وفي الوقت ذاته تمثل وتعكس مدى الازدهار لأي دولة.

يمثل ميناء عدن رافدًا اقتصاديًّا واجتماعيًّا بالنسبة لمدينة عدن خاصة واليمن عامة، لذا ينبغي الاهتمام به بصورة استثنائية؛ وذلك للدور الذي قام به على مر التاريخ، وكان



همزة الوصل بين اليمن وبقية الدول والممالك القديمة والحديثة والمعاصرة، لذا فقد خرجت هذه الدراسة بجملة من التوصيات حتى يستعيد الميناء عافيته ودوره، وأن يكون إحدى الدعائم الأساسية في الاقتصاد، وزيادة الدخل القومي:

- العمل على توسعة الميناء، وذلك من خلال الحد من عملية البناء السكاني على أطراف الميناء ليلائم مع عملية التطوير والتوسعة من جهة، والتطور الكبير في مجال بناء السفن الضخمة.
- تأهيل عمال الميناء ومفتشيه، وتطويرهم حتى يكونوا أكثر دراية وملائمة مع التطور التكنولوجي في مجال الموانئ؛ من أجل حماية الميناء والسفن.
- توفير الأمن، وحماية المنشآت والسفن الزائرة للميناء، سواء التجارية أو العسكرية، وذلك من خلال استخدام الرادارات المتطورة، والأجهزة الذكية، وأجهزة الكشف عن المتفجرات، ووحدة التعريف بموجات الراديو (يتم وضعها على الحاوية ويتم توصيلها عبر هوائي لموجات الراديو؛ ليتم قراءة البيانات التي ترسلها).
- فصل الميناء عن الصراعات التي تحدث بين الفرقاء السياسيين.
- استقلالية الميناء وحمايته من الأيدي العابثة التي تستغل موقعها فيه بما لا يخدم تاريخ الميناء وعمله.
- مواكبة حركة التطوير والتحديث التي تتم في الموانئ المجاورة والقريبة من ميناء عدن، والعمل على رفع قدرته الاستيعابية على هذه المنافسة.
- توفير الأمن والاستقرار السياسي.
- حل الأزمات الاقتصادية الداخلية في مدينة عدن؛ إذ إنها تنعكس سلبًا على نشاط الميناء.
- أهمية التعاون الدولي وتبادل المعلومات في تأمين الموانئ البحرية، من خلال إنشاء شبكة دولية لتبادل المعلومات الأمنية؛ من أجل سد الثغرات الأمنية على



المستوى الإقليمي بين الدول المختلفة؛ لما فيه من خدمة لأمن الموانئ، والسفن القادمة من وإلى تلك الموانئ.

- فتح باب الاستثمار المسؤول من أجل إعادة البنية التحتية للميناء، ومن ثم إعادة نشاطه إلى مستوى أفضل مما كان عليه في مراحل سابقة، وجعله منافسًا قويًّا لموانئ عالمية.
- غياب الاستراتيجية الملائمة للاستفادة من الموقع، والأهمية التي يؤديها ميناء عدن عند أصحاب القرار، وعدم الاستفادة من الخبرات والدراسات حول هذا الشأن.
- وجود قيادة واعية ومنفتحة ومحبة للوطن، من شأنها أن تعمل على إخراج الميناء من هذا العتمة والتهميش؛ ليؤدي دوره المهم كنقطة مهمة بين موانئ المنطقة، ومن ثم التطلع للعالمية.



المراجع:

- البار، محمد علي: عدن لؤلؤة اليمن (عدن في العصر الحديث) من الاحتلال إلى الاستقلال ونتائجه، كنوز المعرفة: جدة، ج 3، (ب.ت)، (ب ط).
- الجفري، محمد عبد الله حسن: الأزمة اليمنية مظهر حديث لإرث تاريخي قديم، طبعة ثانية، مطبعة دار الهلال، 1991م.
- الشعبي، قحطان، الاستعمار البريطاني ومعركتنا العربية في جنوب اليمن (عدن والإمارات)، القاهرة: دار النصر للطباعة والنشر والإعلان، (ب.ت).
- سلطان: عبد الله عبد المحسن: البحر الأحمر والصراع العربي -الإسرائيلي التنافس بين استراتيجيتين، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ط3، 1988.
- صوحل، صالح محمد صالح، الإدارة البريطانية في عدن والمحميات الغربية خلال الفترة (1937 – 1967م)، ط1، مصر، مكتب مدبولي، 2002م.
- ا فالكوفا، ليدا، السياسة الاستعمارية في جنوب اليمن، عدن: دار الهمداني للطباعة والنشر، 1989م، ترجمة عمر الجاوي.
- يحيى بن يحيى المتوكل، الانتقال السياسي في اليمن وتداعياته الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية (2011 – 2015م)، صنعاء: دار كنعان لطباعة والنشر، 2016م.
- الوثيقة النقدية التحليلية المقدمة من قبل القيادة العامة للمكتب السياسي للجبهة القومية، بعد خطوة 22 يونيو 1969م.
- تاريخ اليمن المعاصر1917 – 1982م، مجموع من المؤلفين السوفييت، ترجمة محمد علي البحر، القاهرة: مكتبة مدبولي للطباعة والنشر، (ب.ط)، (ب.ت).
- وثيقة من الغرفة التجارية والصناعية – عدن إلى الرئيس عبدربه منصور هادي، بتاريخ 10/ 6/ 2013م، تحت عنوان: صورة واضحة لوضع ميناء عدن الحالي لتصحيح أوضاعه.

الدوريات:

- ميناء عدن في الفترة من 1990 – 2008م التطور والمشكلات، سالم مبارك سالم، مجلة الاقتصادي، العدد الخامس، السنة الخامسة، يونيو – ديسمبر 2012م.



- الصراع والتعاون في البحر الأحمر السيد عليوة، "السياسة الدولية"، العدد 59، السنة الخامسة عشرة) 1981.
- الصين والحرب في اليمن: عدم الانحياز والحل السلمي: ريموند لي، تقارير، مركز الجزيرة للدراسات، 3 مايو 2015م.

الرسائل العلمية:

- باوزير، خالد سالم، ميناء عدن دراسة تاريخية معاصرة، أطروحة دكتوراه (منشورة)، جامعة تونس الأولى، كلية العلوم الاجتماعية، قسم تاريخ، العام الدراسي 96 - 97م
- الدليمي: أياد تركان إبراهيم اليوسف، النشاط السوفيتي تجاه شطري اليمن والموقف العربي منه (1962م - 1979م)، رسالة ماجستير، جامعة ديالى، العراق.

المواقع الإلكترونية:

- https: / /www.ida2at.com الاغتيال الإماراتي للأمم، تاريخ الزيارة 30 نوفمبر 2021م.
- al - bab.com، تطوير ميناء عدن، وقت الزيارة 11:20 م، تاريخ 3 ديسمبر 2021م.
- https: / /camegieendowment.org, sada 6 /9 /2012م ميناء عدن في العاصفة، تاريخ الزيارة 7/ 11/ 2021م
- https: / /bidayatmag.com: ميناء عدن: لؤلؤة يمنية في يد فحامين، تاريخ الزيارة 23/ 9/ 2021م.
- https: / /www.yemeneconompst.com تاريخ 10سبتمبر 2011م، تاريخ الزيارة 7 ديسمبر 2021م.
- news<public>https: / /adengad.net تاريخ 22/ 1/ 2012م، اليمن يقاضي موانئ دبي العالمية...، تاريخ الزيارة 12/ 11/ 2021م.
- https: / /www.arabic.people.com.cn تاريخ 21/ 9/ 2012م، موانئ دبي العالمية تتخلى عن إدارة ميناء عدن، تاريخ الزيارة 20/ 11/ 2021م.
- amplnev https: / /www.debriefer.netl، تاريخ 25/ 12/ 2018م، تاريخ الزيارة 20/ 11/ 2021م، خطة لتطوير ميناء عدن عبر شركة صينية بتكلفة تتجاوز نصف مليار دولار.



- https: / /www.economyababiil.net/176317.html تاريخ الاطلاع 20 نوفمبر 2021م، الأبابيل نت.
- https: / /www. portofaden.net وصول السفينة سيروس في زيارتها الأولى لميناء عدن، تاريخ الزيارة 7/ 12/ 2021م.
- https: / /arabic.sputniknews.com نوفمبر 2021م، مقابلة مع وزير الداخلية: ندعو التحالف العربي والإمارات لتفعيل مطار وميناء عدن، تاريخ الزيارة 3/ 12/ 2021م.
- https: / /www.alaraby-co-uk.cdn.ampproject.orglvlc 22/ 7/ 2019م، انعاش ميناء عدن مخاطر وعراقيل، تاريخ الزيارة13/ 11/ 2021.
- newsl.https: / /www.alayam.infol تاريخ 5/ 8/ 2021م.. تاريخ الزيارة 3/ 11/ 2021م.
- https: / /www.sawt-eshab.net تاريخ 15 / 4/ 2021م، ميناء عدن التجاري الذي يمثل الرعب للموانئ المجاورة. تاريخ الزيارة 5/ 11/ 2021م.
- https: / /www.france24.com تاريخ 21/ 11/ 2015م، (اليمن: أول سفينة تجارية ترسو في ميناء عدن منذ بدء النزاع)، تاريخ الزيارة1/ 11/ 2021م.
- https: / /www.aljazeera.net تاريخ 21/ 8/ 2015م، (ميناء عدن.. عاد للعمل وغابت السفن) تاريخ الزيارة 1/ 11/ 2021م.



النظام الإداري في ميناء عدن
1945م - 1967م

د. هناء عبدالكريم فضل عبدالله
a777405197@gmail.com

ميناء عدن:

ميناء المدينة الساحرة ميناء التاريخ والعراقة، ميناء اشتهر منذ الأزل بأهميته وعلو مكانته، ميناء تصدى لأقوى وأشرس الهجمات الخارجية؛ إنه ميناء عدن، ذلك الميناء الطبيعي الذي تحتضنه جبال عدن، وتكتنفه مياه بحارها الساحرة، يقع ميناء عدن على الساحل الشمالي لخليج عدن في شبه جزيرة عدن، وهو ملاصق للجانب الغربي لمدينة التواهي، ويبعد حوالي 200 كم عن ميناء المخا، وحوالي 127 ميلًا بحريًا عن ميناء جيبوتي؛ متمركزًا على الخط الملاحي الدولي الذي يربط الشرق بالغرب، ويتميز الميناء بأنه محمي طبيعيًا من الأمواج والرياح الموسمية الشمالية الشرقية، والجنوبية الغربية، وذلك لأنه يقع بين مرتفعي جبل شمسان على بعد 553 مترًا وجبل المُزَلْقَم على بعد 374 مترًا، مما يمكِّنه من العمل دون توقف طوال العام، ويغطي الميناء مساحة مقدرة بـ 8 أميال بحرية من الشرق إلى الغرب و5 أميال بحرية من الشمال إلى الجنوب، ويقسم الميناء حاليًا إلى ثلاثة أقسام: الرصيف التجاري القديم، وقسم الأعمال التجارية (business section) ومنطقة الميناء الأم، ويتوقف اقتصاد ميناء عدن على وظيفته كمركز تجاري للمناطق المحيطة به، وكمحطة تزويد السفن بالوقود.



الخدمات التي يقدمها ميناء عدن:

- خدمة إرساء السفن على الأرصفة والمراسي.
- خدمة تفريغ وشحن السفن (مناولة البضائع والحبوب).
- خدمة تموين السفن بالوقود والمياه العذبة والمواد الغذائية[1].
- خدمة إنقاذ السفن وإخماد الحرائق في أعالي البحار.
- خدمة الإرشاد والقطر والربط والفك.
- خدمة مناولة الحاويات ونشاط الترانزيت.
- خدمة تبريد الحاويات الخاصة.
- خدمة الغوص وإصلاح الأجهزة اللاسلكية والإليكترونية للسفن واللحام تحت الماء.
- خدمة صيانة معدات السلامة وقوارب النجاة.
- خدمة إيواء السفن والمعدات البحرية والنفطية.
- خدمة شحن وتفريغ الوقود للناقلات المختلفة.
- خدمة الإرساء ومناولة وحفظ وتبريد المنتجات السمكية لسفن وقوارب الاصطياد.
- خدمة الإرساء ومناولة البضائع للسفن الشراعية والخشبية.
- خدمة وتموين اليخوت السياحية.
- خدمة إرساء السفن السياحية ونقل السواح وتنظيم زيارات الأفواج السياحية.
- خدمة إصلاح وترميم القاطرات البحرية الحديثة والسفن السمكية والزوارق المتنوعة.
- خدمة التفريغ الآلي (الشفط) لسفن الحبوب والأسمنت.
- خدمة الخزن للبضائع في الساحات المسقوفة والمفتوحة.
- خدمة نقل وعلاج المرضى ومكافحة الأوبئة.

(1) من أرشيف مؤسسة موانئ خليج عدن، 6 نوفمبر، 2021م.



- خدمة الحفر والتعميق والمسح البحري وفحص البضائع.
- خدمة مكافحة التلوث[1].
- خدمة اختبار منح الأهلية في تشغيل القطع البحرية (الترخيص لقيادة وتشغيل القطع البحرية المختلفة).
- خدمة الرافعات البرية ومعدات وآليات الشحن والتفريغ.
- خدمة وزن الشاحنات والبضائع العامة.

مرافق (مكونات) الميناء:

يتكون الميناء من منطقتين هما منطقة الميناء الخارجي (Outer Harbour) وتستخدم لأغراض الإرساء فقط وفيها أيضًا ميناء الزيت (Oil Harbour) في عدن الصغرى الواقعة في الجهة الغربية من الميناء ومنطقة الميناء الداخلي (Inner Harbour) التي تقدم فيها الخدمات البحرية المعتادة كالإرشاد والقطر، ومناولة البضائع، ويفصل الميناء الداخلي والخارجي خط يمتد على طول كاسر الأمواج، ويتم الوصول إلى هذه المرافق عبر قناة عبور تبدأ من منتصف الطريق بين مرتفعي خليج الفيل وعدن الصغرى ويبلغ عمق الجزء الخارجي للقناة (15) مترًا من نقطة التفرع، حيث تتجه القناة غربًا بعمق (14.7) مترًا إلى ميناء الزيت في عدن الصغرى حيث توجد أربعة مراسي دولفينات لمناولة النفط بعمق يتراوح ما بين (11.5) متر إلى (15.8) متر فضلًا عن مراسٍ مباشرة بعمق (11) مترًا لغرض شحن الغاز المسال وسفن البضاعة الجافة ومراسي الدحرجة، أما القناة المؤدية إلى الميناء الداخلي فتتجه نحو الشمال الشرقي من نقطة التفرع بعمق (15) مترًا.

الخدمات والتسهيلات

يوفر ميناء عدن خدمات عديدة للخطوط الملاحية والعملاء الآخرين. وتشمل هذه الخدمات:

---

(1) أرشيف مؤسسة موانئ عدن 6 نوفمبر 2021م.



الخدمات البحرية:

يقدم برج المراقبة التابع للإدارة البحرية (ضابط الميناء) الإرشادات اللازمة للسفن عند اقترابها من الميناء والمتعلقة بالرسو في المخطاف، الإرشاد، القطر ومن ثَم الرسو في الميناء. وقد جُهِّز برج المراقبة بجهاز VHF يعمل على كافة القنوات البحرية، وكذا بنظام التعريف الآلي للسفن AIS الذي يمكِّنها من التعرف على السفن المزودة بهذا النظام بين عدن وباب المندب(1).

وتستخدم مراسٍ وتقدم خدمات الإرشاد والقطر على مدار الساعة من الأرصفة وإليها في محطات الميناء المختلفة، كما أن مراسي العوامات والصنادل والمنصات النفطية وغيرها من الهياكل العائمة متاحة للسفن التي ترغب في البقاء بالميناء لفترات قصيرة أو طويلة، إلى جانب مراسي اليخوت.

كما يوفر الميناء خدمات التزود بالوقود على المراسي العائمة (الدولفينات) بعمق 11.9 أمتار تحت مستوى الصفر، وتتصل هذه المراسي بصهاريج تخزين النفط عبر خط أنابيب إلى الشاطئ، وتقدَّم خدمات التزود بالوقود عبر إدارة عدن للتزود بالوقود.

خدمات إصلاح السفن:

توفِّر مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية خدمات إصلاح السفن في الدائرة الفنية التابعة للمؤسسة داخل كاسر الأمواج في الميناء الداخلي. ولديها مزالق لزوارق الربط والإرشاد، والصنادل، والقاطرات وصنادل الرافعات والسفن الكبيرة الأخرى. ويمكن للمزلق الرئيس رفع سفن حتى 850 طنًّا، ولديه عربة بطول 40 مترًا وعرض 14 مترًا. كما تنفذ على المزلق خدمات صيانة البدن، والعمل على الرفاصات ASDs، وأعمدة الرفصات، الدفَّات، صناديق التروس، وكشط البدن، والطلاء. كما أنها قادرة على التعامل مع أحدث القاطرات ASD والسفن المجهزة بأنظمة فويث شنايدر للدفع، فضلا عن سفن الصيد الكبيرة التي تعمل بمحركات تقليدية. وهذه الأعمال تدعمها أعمال تشكيل المعادن وصبها والتفريز وورش النجارة. كما تقوم الإدارة الفنية أيضًا بإجراء المسوحات البحرية والبرية داخل حدود الميناء.

(1) موقع مؤسسة موانئ خليج عدن – www.portofaden.net.



الخدمات التي تقدمها إدارة الأرصفة:

تقوم أرصفة المعلا بتشغيل أربعة مراسٍ رئيسة، 1 – 4 بعمق 11 مترًا، بطول إجمالي 750 مترًا، مرسى (1، 2) لمناولة الحاويات في الوقت الحاضر، ولكنها ستصبح متاحة لجميع البضائع الأخرى عندما يتم نقل عمليات الحاويات إلى محطة عدن للحاويات، بالنسبة لمرسى رقم (3) فمجهز لتفريغ الحبوب السائبة عن طريق أنبوب الشفط الأتوماتيكي مباشرة إلى الصوامع[1].

أرصفة (4، 5، 6) مزودة بأنابيب في رصيف الميناء لضخ الأسمنت السائب للصوامع. وخدمات الشحن والتفريغ يتم توفيرها من قبل شركات خاصة. ويتم مناولة جميع أنواع الحاويات والبضائع العامة والسائبة في محطة المعلا، التي توفر أيضًا مساحات مفتوحة وآمنه لتخزين البضائع، ويعمل في محطة المعلا مصنعان لتخزين وتجوين الأسمنت، أما محطة عدن للحاويات فيبلغ الطول الكلي للرصيف في المحطة 700 متر بمرسيين لاستقبال سفن الحاويات بحمولة تصل إلى 8000 حاوية نمطية بعمق 16 متر تحت مستوى الصفر.

كما يوجد في النهاية من محطة المعلا لسان بحري تابع لشركة خليج عدن ويشغل من قبل القطاع الخاص، ويقدم خدمات الشحن والتفريغ للبضائع التابعة للشركة وكذا السفن الأخرى. ويتكون اللسان من مرسيين لاستقبال سفن بطول 250 متر. المرسى الشمالي بعمق 14 متر والمرسى الجنوبي بعمق 12 متر تحت مستوى الصفر.

الخدمات الأخرى:

تقوم الدائرة الفنية بصيانة الفنارات، والعوامات البحرية الدالة على قنوات الدخول للميناء وعوامات الربط حول الميناء، كما تقوم بعمليات الحفر لإنشاء أرصفة للقطع التابعة لخفر السواحل وهيئة الشؤون البحرية في السنوات الخمس الماضية، وتطهير الأعماق في المراسي والقنوات.

---

(1) موقع مؤسسة خليج عدن – www.portofaden.net.



وتقدم خدمات الأمن للسفن ومحطات الحكومة من قبل قوات خفر السواحل اليمنية[1]، وتقع قاعدتها البحرية الرئيسة ومركز التدريب في ميناء عدن. وتعمل خدمات الأمن الخاصة داخل محطة عدن للحاويات وشركة خليج عدن، ويصرح للشركات الخاصة توفير المياه الصالحة للشرب عن طريق الصنادل (جمع القمامة) من السفن، والتخلص من النفايات السائلة والصلبة الزيتية والمياه السوداء كما تتوفر تسهيلات التخلص من النفايات الزيتية في ميناء عدن، كما يقوم ممونو السفن بتوفير المواد الغذائية والمشروبات، وقطع الغيار.

ميناء الزيت:

تم بناء مصفاة عدن وميناء الزيت في منتصف الخمسينيات من القرن الماضي لاستقبال النفط وتكريره من دول أخرى وتوفير مختلف درجات الوقود التي تحتاجها السفن التي ترسو في الميناء، مما يعزز نجاح ميناء عدن المتنامي كمركز وقود "بمسافة متوسطة" بين أوروبا وشبه القارة والشرق الأقصى. وقد ناولت شركة مصفاة عدن (ARC) حوالي 12 مليون طن متري من المنتجات النفطية الخام والمكررة حتى عام 2014م، ويتم استخدام المنتجات النفطية في اليمن كما يتم تصديرها بواسطة الناقلات إلى موانئ أخرى في البلاد، بلغت الواردات في عام 2014م 7.5 مليون طن متري والصادرات 4.5 مليون طن متري. منذ العام 2015م فصاعدًا، تقوم المصفاة بمناولة واردات وصادرات المنتجات النفطية المكررة فقط باستخدام الأرصفة التالية:

رقم الرصيف	العمق (بالمتر)	الملاحظات
1	13.5	يتم استخدام اللسان البحري من قبل الناقلات بوزن طني ساكن يصل إلى 85,000 طن وطول 260 متر لشحن منتجات المصفاة. تم تعميقه في عام 1993م.

(1) ميناء عدن: نشرة تصدرها الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والإعلام، مؤسسة موانئ خليج عدن، العدد (34)، ص (1)، 2011م.



رقم الرصيف	العمق (بالمتر)	الملاحظات
2	11.5	يتم استخدام اللسان البحري من قبل الناقلات بوزن طني ساكن يصل إلى طن وطول 180 مترًا لشحن منتجات المصفاة، تم تعميقه في عام1987م.
3	11.5	مرسى للناقلات بوزن طني ساكن يصل إلى65,000 طن وطول 235 متر لشحن منتجات مكررة. تم تعميقه في عام 1987م.
4	15.85	مرسى للناقلات بوزن طني ساكن يصل إلى110,000 طن وطول 286 مترًا لتفريغ النفط الخام وشحن منتجات مكررة. تم تعميقه في عام 1989م. **ملاحظة**: يسمح للناقلات التي تقوم بالشحن والتفريغ في الأرصفة من 1 – 4 بالتزود بالوقود بجانب الرصيف.
6&5	11.0	وتستخدم لنقل الغاز الهوائي السائل، البضاعة الجافة الثقيلة وكذا البضائع[1] الصادرة والواردة (سائلة وجافة) التي تشحن بحاويات من المصفاة وإليها. وطول رصيف الغاز السائل يصل إلى 120 مترًا. يمكن استخدام رصيف البضائع الجافة بطول 220 مترًا من قبل السفن التي يصل طولها إلى 150 مترًا بمحاذاة الرصيف. ويمتد عرض حوض الاستدارة خارج المرسى إلى 250 مترًا، وقد عُمِّق إلى 11 مترًا في عام 1993م.

ويقوم الوكلاء الملاحيون بجميع إجراءات وصول السفن ومغادرتها، وتبديل الطاقم، وترتيب النقل إلى المستشفى أو العلاج الطبي لأفراد الطاقم، وتمنح هيئة صحة الموانئ شهادة حرية الحركة وهي مسئولة عن تقييم أية مخاطر صحية على متن السفن[2].

(1) موقع مؤسسة موانئ خليج عدن: مرجع سبق ذكره.

(2) صحيفة الأيام: العدد (7439)، 12 أكتوبر 2021م.



هيئة الميناء:

تم تأسيس هيئة الميناء في عام 1888م بموجب قانون أصدرته حكومة بومباي ويشمل التشريع مؤسسة أمانة الميناء وكذلك صلاحيات لجنة الأمناء وواجباتها ومسؤولياتها.

أما قانون الميناء فيشمل المواد القانونية العامة المتعلقة بحركة الملاحة وسلامتها في الميناء، ويسهر على تنفيذ هذين القانونين كبار مسؤولي أمانة الميناء.

وأما أمانة الميناء ذاتها فهي هيئة عامة مستقلة إلى حد ما، ولكنها تخضع لشكل من الرقابة التي تتعلق بالشؤون المالية، ونستنتج من ذلك من مختلف قانون الميناء التي تنص على القرارات المتخذة ينبغي أن تخضع للموافقة النهائية من قِبل حاكم عدن السياسي ووزارة المستعمرات[1].

وكانت عدن بحلول 1953م عبارة عن رصيف بحري بطول 1000 قدم، للسفن الفحم، وكان أول مستودعاته على الشاطئ لتزويد السفن بوقود الفحم وإصلاح السفن[2].

إدارة ميناء عدن:

وكان ميناء عدن يدار إبان الحكم البريطاني عن طريق أمانة الميناء بالطريقة نفسها التي تدار بها موانئ كثيرة في المستعمرات البريطانية مثل ميناء بومباي وكراتشي وهونج كونج وسنغافورة، وقد منح الميناء استقلالية كاملة بقانون صادر عن حكومة بومباي سنة 1885م، وصادق عليه وكيل حكومة الهند البريطانية 1886م وبدأ العمل به منذ سنه 1888م.

وكان ميناء عدن يتبع مباشرة مكتب وزارة المستعمرات في لندن ويديره مجلس أمناء، يعينه الحاكم السياسي، وتمثل فيه البحرية العسكرية البريطانية وحكومة المستعمرة

---

(1) ADEN PORT TRUST board of Trustees Minutes of Meeting – 1967.

(2) هيئة أمانة ميناء عدن، محاضر اجتماع 1967م.



ومصالح شركاتها التجارية، ولم يكن في مجلس أمناء الميناء حتى بداية الستينات من هذا القرن سوى عدني واحد ينتمي إلى فئة التجار، ويتم تعيينه عند تشكيل كل أمانة جديدة، ويعتبر ذلك تقليدًا عاديًا، وكان المجلس في سياسته يلح على بقاء ميناء عدن في خدمة الأسطول البريطاني والسفن العابرة في البحر الأحمر والمحيط الهندي.

أسماء المؤسسة:

1 – أمانة ميناء عدن: من الأربعينيات حتى الستينيات.

2 – مصلحة ميناء عدن: السبعينيات.

3 – مصلحة الموانئ اليمنية (ميناء عدن) من نهاية السبعينيات حتى مايو 2007م.

4 – مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية (ميناء عدن) من مايو 2007 م حتى الآن، نشأت بموجب القرار الجمهوري رقم (61) لعام 2007م مؤسسة عامة تسمى (مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية)، ومركزها الرئيس مدينة عدن، تحل محل مصلحة الموانئ والمكونات التابعة لها[1].

التسمية: مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية ويقصد بالموانئ جميع الموانئ التابعة لها والموضحة كالتالي:

1 – محطة عدن للحاويات.

2 – أرصفة مناولة السفن في المعلا وعدن الصغرى وحجيف والتواهي، وكذلك الحوض الداخلي لميناء عدن وممراته وقنواته الملاحية وحواجز الأمواج ومراسي وطافيات الربط فيه.

3 – أية موانئ أو أرصفة أخرى لمناولة السفن تنشئها المؤسسة مستقبلًا.

4 – المهام والصلاحيات: تهدف المؤسسة إلى الإسهام الفاعل في إنجاز خطط الدولة وتنفيذ مهامها في مجال إنشاء وتطوير وتجهيز المكونات والموانئ

(1) مقابلة مع أحمد مثنى مدير التخطيط والتسويق والإعلام في مؤسسة خليج عدن التواهي – عدن، 7 نوفمبر 2021م.



التابعة لها وتشغيلها والارتقاء بمستوى خدماتها باعتماد أساليب الإدارة الاقتصادية والتجارية الحديثة في رقم (61) لسنة 2007م.

5 – حتى وقت قريب ظل ميناء عدن يمارس نشاطاته من وحي التشريعات والقوانين واللوائح التي صدرت في الغالب في خمسينيات القرن الماضي مع الاعتماد على بعض التعديلات والإضافات التي توالت على مدى أربعة عقود، بشكل طفيف ومحدود، قبل صدور القرار الجمهوري.

مصلحة الموانئ اليمنية كانت مسئولة عن:

- ميناء عدن بدوائره المختلفة.
- ميناء خلف – المكلا – محافظة حضرموت.
- ميناء نشطون – محافظة المهرة.
- الرصيف واللسان البحري في منطقة جولاف – جزيرة سقطرى.

منذ مايو 2007م صارت الموانئ الثلاثة الأخيرة تتبع حاليًّا مؤسسة موانئ البحر العربي – ميناء المكلا – وصادق عليها محافظ حضرموت[1].

لوائح ميناء عدن:

لوائح 1951م: الفصل (122)، مراسيم رقم (3) لعام 1951 م، رقم (61) لعام 1952م، رقم (17) لعام 1955م، (28) فبراير 1951م. ويذكر هذا المرسوم بمرسوم أمانة ميناء عدن:

الجزء الأول: توطئة:

فيما عدا الحالات التي يقتضي السياق خلافها ففي التفسير المرسوم:

- ستشمل (البضائع) الماشية والسلع والمواد التجارية.
- ستعتبر علامة المرتفع أعلى بتسعة أقدام من علامة الماء المنخفض.

(1) مقابلة مع أحمد مثنى مدير التخطيط والتسويق والإعلام في مؤسسة خليج عدن التواهي – عدن، 7 نوفمبر 2021م.



- سيشمل (البر) قاع البحر الذي يقع دون علامة الماء المرتفع بالأشياء المرفقة بالأرض أو المربوطة بصفة دائمة بأي شيء في الأرض.
- ستعتبر (علامة الماء المنخفض) أسفل بقدم واحد من الميناء الذي هو يقع أسفل ب (40) و(11) من أمام بناية الميناء المجاورة لإدارة البريد العامة.
- عند استعمال (ربان) بالنسبة إلى مركب، ستعني أي شخص عدا المرشد يكون ذلك المركب آنذاك في عهدته أو تحت سيطرته.
- عندما تستخدم (مالك) بالنسبة إلى أي مركب ستشمل أي مالك لجزء من المركب أو أي مستأجر أو مرسل أو مسترهن يمتلكه.

1 - لغرض هذا المرسوم تعنى (الميناء) ميناء عدن المعرّفة حدود الميناء أي نوع من الأرصفة وما يتبعها من المنشئات لتسهيل حركة المرور أو لسلامة المراكب أو لتحسين وصيانة الميناء والإدارة الصالحة له سواء كانت هذه المنشئات ضمنه أو خارج نطاقها وستمتد أيضًا إلى أي جزء من الشاطئ يقع في نطاق خمسين ياردة من علامة الماء المرتفع مع الخضوع لأية حقوق للملكية الخاصة الداخلة في ذلك[1].

الجزء الثاني:

مجلس الأمناء

دستور المجلس

1 - إن واجبات القيام بنصوص هذا الدستور مع الاحتفاظ بالشروط والحدود المنصوص عليها فيما يلي: (ستناط بمجلس يدعى أمناء ميناء عدن ويشار إليه بعد هذا بالمجلس) وسيكون للمجلس شخصية اعتبارية وتداول دائم وختم مشترك وسيكون قابلًا للمقاضاة له أو عليه باسمه المشترك المذكور آنفًا، وللمجلس الحق في أن يتعاقد ويقتني ويشتري ويأخذ الممتلكات ويحتفظ ويستمتع بها).

---

(1) وثائق إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن.



2 – سيتكون المجلس من:

(أ) رئيس (يكون أيضًا أمينًا) وما لا يقل عن ستة أمناء آخرين يعينون جميعًا من قبل رئيس الجمهورية بإشعار ينشر في الجريدة الرسمية ويحتلون مناصبهم لمدة لا تزيد عن سنتين مع الخضوع لأي شروط يحددها رئيس الجمهورية.

(ب) ومن الشخص الذي يؤدي آنذاك وظائف المدير العام والذي سيكون بحكم منصبه أمينًا ونائبًا لرئيس المجلس.

(1) لرئيس الجمهورية أن يعين شخصًا كأمين مؤقت (وهذا سيعتبر شاملًا لسلطة تعيين شخص كرئيس مؤقت) وذلك في أثناء العجز المؤقت بسبب المرض أو غيره من الأسباب أو في أثناء الغياب المؤقت من عدن الذي قد يقع لأي أمين من الأمناء، وأي شخص يعين بهذه الصورة سيعتبر مدة بقاء التعيين أمينًا، وكما يدعو الحال رئيسًا للمجلس لأغراض هذا المرسوم.

(2) مع الخضوع لنصوص المادة الفرعية السابقة في أثناء العجز المؤقت الذي قد يقع لرئيس المجلس بسبب المرض أو غيره أو في أثناء غيابه المؤقت من عدن أو في أي وقت تخلو فيه وظيفة رئيس المجلس فإن نائب الرئيس سيعتبر رئيسًا للمجلس لأغراض هذا المرسوم.

(3) للرئيس بمقتضى حجة خطية أن يخول نائب الرئيس ممارسة أي وظيفة ممنوحة للرئيس تحت نصوص هذا المرسوم.

(4) لرئيس الجمهورية أن يقبل استقالة أي أمين من الأمناء في أي وقت من الأوقات.

(5) إذا حدث فراغ بسبب الموت أو الاستقالة أو انقضاء المدة أو لأي سبب آخر فإنه يمكن أن يملئ الفراغ من قبل رئيس الجمهورية بإشعار في الجريدة الرسمية.

(6) للمجلس الحق في أن يمارس أعماله بالرغم من وجود أي فراغ في عضويته.

(7) لن يكون أي عمل يؤديه المجلس أو أي لجنة من لجانه باطلًا لمجرد وجود خلل في تعيين أي عضو في المجلس أو في تلك اللجنة أو لأن أي شخص بقوم بعمله كعضو في المجلس أو اللجنة قد انتهت عضويته فيه أو فيها.

(8) لرئيس الجمهورية أن يمنح من حين إلى آخر إذنًا بالغياب لأي من الأمناء كما يرى ذلك مناسبًا.

(9) إن أي شخص كان في وقت من الأوقات أمينًا في المجلس، وليس فيه ما يجرده من الأهلية تحت نصوص هذا المرسوم سيكون صالحًا للتعيين من جديد.

(10) على الأمين في أي اجتماع من اجتماعات المجلس ألا يشترك في النقاش إلا إذا سمح له الرئيس بذلك، وألا يدلي بصوته فيما يختص بأي تعاقد أو ترتيب ينوي المجلس الدخول فيه، ويكون للأمين فيه أو لأي شركة يكون الأمين عضوًا في مجلس إداراتها أو مديرًا لها أو موظفًا فيها مصلحة مباشرة أو غير مباشرة، وعليه في أي اجتماع تناقش فيه تلك المسألة أن ينتهز أول فرصة ممكنة للكشف عن مصلحته التي يجب أن تسجَّل في محضر الجلسة.

(11) لا يعتبر الأمين ذا مصلحة في مثل هذا التعاقد أو الترتيب لمجرد أنه ساهم في شركة ينوي المجلس أن يدخل معها في ذلك التعاقد أو الترتيب إلا إذا كانت للأمين مصلحة سيطرة في تلك الشركة[1].

(12) التجرد من الأهلية عند الأمناء:

(1) يجرد الشخص من الأهلية للعمل كأمين:

(أ) إذا كان بموجب أي قانون معمول به مفلسًا غير مربح أو عاجزًا عن دفع ديونه.

(ب) إذا لم يكن الأمين رئيسًا أو نائبًا لرئيس المجلس وكان منصبًا أو مركزًا ذا دخل يقع تحت سلطة المجلس.

(ج) إذا حكمت عليه محكمة جنايات بالسجن لجنحة تستحق العقاب بالسجن لمدة تزيد عن ستة أشهر، على شرط أن يكون لرئيس الجمهورية في أية حالة خاصة أن يأمر بإيقاف مفعول مثل هذا التجرد من الأهلية.

---

(1) وثائق إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن.



(2) إن الأمين الذي يتغيب عن ستة اجتماعات متوالية للمجلس بدون إذن بالغياب من رئيس الجمهورية، وبدون موافقة المجلس سيعتبر مستقيلًا من المجلس.

8 - (1) سيستلم رئيس المجلس من داخل المجلس مكافأة مالية كما يقرر ذلك رئيس الجهورية من حين إلى آخر.

(2) كل أمين ما عدا رئيس المجلس أو نائبه يحضر اجتماعًا بكامله مكتمل النصاب ويجري فيه العمل يستحق رسمًا مبلغًا قدره:

(أ) خمسة دنانير عن كل اجتماع للمجلس على شرط أنه أذا عُقد أكثر من اجتماع واحد في أسبوع واحد فلا يدفع أكثر من رسم واحد لأي أمين عن حضوره في جميع أو أي من هذه الجلسات في أثناء ذلك الأسبوع الواحد.

(ب) ديناران ونصف عن كل اجتماع خاص للجنة، يكون الأمين الذي يحضر الاجتماع عضوًا فيها ويدعى اليه تحت فقرة (هـ) للمادة (13) من هذا المرسوم، على شرط أن مثل هذا الاجتماع لا يعقد في اليوم نفسه كامتداد أو تمهيد لاجتماع من اجتماعات مجلس الأمناء الذي يستحق العضو بسببه رسمًا تحت الفقرة (1) من هذه المادة الفرعية.

(3) أن مجموع الرسوم الممكن دفعها لأي أمين تحت المادة الفرعية (2).

لوائح تخص إجراءات المجلس:

- ستراعى النصوص التالية فيما يختص بإجراءات المجلس:

- من حين إلى آخر سيتخذ المجلس الترتيبات التي يجب ألا تتنافى مع هذا المرسوم بالنسبة إلى محل انعقاد اجتماعاته واليوم والساعة والإشعار لهذه الاجتماعات وإداراتها وتأجيلها، وعلى العموم فيما يختص بالعمل يرى ذلك ملائمًا مع مراعاة الشروط التالية:

(1) أن يعقد على الأقل اجتماعان في كل شهر.



(2) للرئيس أن يدعو إلى اجتماع خاص عندما يرى ذلك ملائمًا، وعليه أن يدعو إلى مثل ذلك الاجتماع إذا طلب ذلك ما لا يقل عن ثلاثة أمناء.

(3) ألا يجري العمل في أي اجتماع إلا ذا حضر ما لا يقل عن ثلاثة أمناء بما في ذلك الرئيس أو نائبه.

(4) أن يترأس كل اجتماع الرئيس إذا كان حاضرًا، وفي حال غياب نائب الرئيس الذي سيكون له عند ترؤس الاجتماع جميع السلطات الممنوحة لرئيس المجلس بموجب هذه المادة.

(5) أن يبتَّ في كل المسائل بأغلبية الأصوات للأمناء الحاضرين في الاجتماع، وعند تعادل الأصوات يكون للرئيس صوت ثانٍ أو مرجح.

(6) إذا طلب الاقتراع، سيسجل الرئيس أسماء الأمناء وطريقة تصويتهم.

(7) أن يدوَّن محضر بأسماء الأمناء الحاضرين في الاجتماع وما جرى في كل اجتماع في كتاب يتخذ لهذا الغرض، وأن يوقِّع رئيس الاجتماع على المحضر بأسرع ما يمكن، وأن يكون المحضر مفتوحًا للفحص من قِبل أي أمين في أثناء ساعات العمل.

- وهناك لوائح فيما يخص تعيين الموظفين وترقيتهم وتحديد وضعهم من الانتماء إلى الجنوب العربي، ولوائح عن إجراءات التعاقد، ولوائح تخص واجبات الرئيس، ولوائح تخص تعين وظائف المدير العام، ولوائح سلطة القيام بالتعينات رقم (17) لعام 1955م، ولوائح تخص ممتلكات الأمانة، ولوائح تخص سلطات المجلس وواجباته، ولوائح تفريغ السفن من البضائع وشحنها، وأرصفة الجمارك والضرائب ومراقبة المرشدين، ولوائح الربح والمصروفات، ولوائح العقوبات[1].

قوانين الميناء:

(الفصل 120 الأقسام 4، 5) (5مايو 1955م). وتنص هذه القوانين في حقيقة سردها بأنها قوانين الميناء.

---

(1) من وثائق إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن.



الجزء (1)

2 – أن التعابير المستخدمة في صياغة هذه القوانين تحمل نفس المدلولات الواردة أمامها ما لم يدل على عكس ذلك المضمون، والواردة في نفس صلب القانون، وعلى نفس الاشتراط، فإن تعابير الألفاظ الواردة تحمل نفس المعاني المقصودة بها، ما لم يدل على خلاف ذلك.

(أ) تبدأ حدود الميناء لتغطي تلك المساحة التي تمتد إلى 50 ياردة من مستوى ارتداد لأعلى نقطة مد للماء في اتجاه الخط الواصل شمالًا، علمًا أن ميناء عدن حددت حدوده بصورة واضحة وبشكل تفصيلي في عام 1955م الفصل (120) (قوانين الميناء) الجزء (1) الفقرات (أ) و(ب) و(ج) و(د) و(ه). و(و).

حدود الميناء:

(أ) تبدأ حدود الميناء لتغطي تلك المساحة التي تمتد إلى 50 ياردة من مستوى ارتداد لأعلى نقطة مد للماء في اتجاه الخط الواصل شمالًا والذي يبدأ رسمه جنوبًا من رأس أبو قيامة (البريقة) باتجاه الساحل لشبه جزيرة عدن جنوبًا وبالشمال أقصى دوران جزيرة (دينافة) مع جزيرة كلفنتين (جزيرة العبيد) خيس الهمان، علياء، مرزوق كبير (التوأمين) وحتى جزيرة السواعية (جزيرة العبيد).

(ب) حدود (الميناء الخارجي) ويشتمل على كل ذلك الجزء من الميناء بخلاف (الميناء الداخلي) بمعية ميناء الزيت.

(ج) (الميناء الداخلي) هو ذلك القسم الذي ينحصر ويحده الخط المتجه شمالًا والذي يتوازى مع الخط الممتد لحاجز الأمواج برأس مربط حتى يكتمل اتجاهه حتى الساحل المواجه له.

(د) (ميناء الزيت) وهو الجزء المشمول من الميناء بحد الساحل الأمامي المتاخم له مع حاجز الأمواج لعدن الصغرى على أن يتوافق ذلك على امتداد نقاط نهايات التباعد التالية لحاجز الأمواج لعدن الصغرى لدرجة 360 لخط امتداد 975 قدمًا، ولدرجة قدرها 293، يليه خطٌّ امتداده 1340 قدمًا، 258 درجة لخط 2235 قدمًا، ثم

درجة قدرها 264 لخط طول 1720 قدمًا، وعند درجة قدرها 175 حتى اتجاه طولي يصل الساحل الأمامي.

(هـ) منطقة الخطر في نطاق ميناء الزيت بمحور مقداره 300 قدم أو من خلال نطاق قدره 300 قدم تكون عليه أي نقطة تبدأ لتوصيل الأنابيب المرنة التي تربط السفينة بالساحل، وبما لا يتعدى نفس النطاق لأي سفينة مثلة تناور لترسو على مرساها المعدِّ لها.

(و) (قطعة بحرية) ويقصد بها أي سفينة مرخص لها بموجب أحكام الجزء العاشر لهذه القوانين المنظمة على ألا يشتمل ذلك على تلك القوارب التي تمارس مهنة الصيد السمكي، أو سواء تلك التي تقوم بالتنزه أم تلك التي تكون جزءًا من المعدات التابعة للسفينة، إلى جانب كونها تابعة لجهة حكومية أو تابعة لهيئة المجلس، وكذا تأتي تبعيتها لأي سفينة من أي نوع ثم إيواؤها في الميناء، دون أي غرض آخر للاستخدام.

كما حدد الفصل (122) المادة (23) جدول A الممتلكات المكتسبة لأمانة ميناء عدن، وأنها تمتد من جبل حديد إلى رأس مربط (المعلا - دكة، رصيف المعلا - الدوكيار أي أحواض السفن، حجيف كاملة، إلى إدارة عدن لتموين البواخر بالوقود، وموقع التوانك التي بأسفل الجبل، ثم امتدادًا إلى المنطقة المستصلحة في التواهي، امتدادًا إلى بندر المرشدين).

كما توجد وثيقة تبادل ملكية بين الحكومة وأمانة ميناء عدن في 1936م وهي التي بموجبها تم تسليم جزيرة العبيد والجزر الداخلية للميناء وتحمل الوثيقة رقم (A36)، وهذا ما يؤكد لنا سلطة ميناء عدن منذ القرن التاسع عشر.

وظل ميناء عدن محتفظًا بسلطته وفق الصلاحيات الممنوحة له في العديد من الاتفاقيات مع أشخاص طبيعيين واعتباريين (كعقود التأجير Lease وعقود القروض) حتى العام 1990م بمجيء القوانين الدخيلة التي كانت تخلو من المتلائم مع الواقع، ويخصنا هنا ذكر قوانين تداخلت اختصاصاتها مع مصلحة الموانئ اليمنية (ميناء عدن كقانون إنشاء المناطق الحرة رقم (4) لعام 1992م، وقرار مجلس الوزراء رقم (65)



لسنة 1993م، بشأن المواقع وحدودها الجغرافية، التي سيبدأ فيها تطبيق نظام المنطقة الحرة في مدينة عدن (حدد اختصاص كل قطاع من 15 قطاعًا)[1].

ونرى أن هذا التخصيص بعيد عن الواقع؛ بسبب تداخل بعض تلك القطاعات مع صلاحيات مرافق أخرى، كمصلحة الموانئ ووزارة النقل ومصافي عدن وغيرهم، حيث دخلت ضمن تلك القطاعات قطاع (A) أرصفة المعلا، وقطاع (C) الحوض المائي، وكذا مناطق تطوير الميناء وتوسعته في جزء من قطاع (J) وقطاع (M)، وكل تلك القطاعات هي ميناء عدن وتتبع مؤسسة موانئ خليج عدن هذا ما أكده قرار اللجنة الوزارية في تقرير رُفع من قِبل وزير الشؤون القانونية إلى رئيس الوزراء في 31 أكتوبر 2013م.

وتضررت مؤسسة موانئ خليج عدن من التصرفات التي تمت من قبل هيئة المنطقة الحرة - عدن، حيث بدأ صرف تراخيص لإقامة مشاريع سكنية في المواقع المحددة في المخطط التطويري لميناء عدن، وبدأت عمليات ردم المسطحات المائية مع وجود قرارات سابقة بمنع الردم فيها، ومنها قرار مجلس الوزراء رقم (98) لعام 2002م بوقف عمليات ردم الشواطئ في المدن الساحلية (يحمل قوة القرارات السابقة نفسها).

حدود ميناء عدن:

أ - شرقًا: من جولة فندق عدن حتى جولة كالتكس م/ المنصورة، ويحدها الطريق البحري العام.

ب - شمالًا: من جولة كالتكس م / المنصورة حتى ميناء الزيت، يحدها الطريق العام المؤدي إلى م/ البريقة.

ج - غربًا: من ميناء الزيت إلى أبو قيامة بمساحة تمتد إلى (200 مترًا) من الساحل باتجاه اليابسة.

(1) مقابلة شخصية مع شذى محمد عبده: مديرة إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن، 15 ديسمبر، 2021م، التواهي - عدن.



د - جنوبًا: من جبل حديد بمحاذاة جولة فندق عدن، امتدادًا إلى المعلا دكة والطريق المحاذية لرصيف المعلا. والدوكيار وحجيف كاملة إلى إدارة عدن لتموين البواخر بالوقود، وموقع خزانات الوقود - التواهي، امتدادًا إلى دكة المرشدين بمحاذاة الطريق العام، إلى حاجز الأمواج برأس مربط، ومن ثَم امتدادًا إلى جزيرة دونافة، مع عدم تعارض ذلك مع الأملاك الخاصة والحكومية الحائزة على وثائق رسمية من الجهات المختصة ذات العلاقة في تلك المناطق.

هـ - اعتبار كافة المساحات المائية والأراضي المحاذية للمخطط التطويري لميناء عدن (الظهير الأرضي) والممتد من جولة فندق عدن (جولة ريجل) إلى ميناء الزيت جزءًا لا يتجزأ من المخطط التطويري المقر

على وفق قرار مجلس الوزراء رقم (433) لعام 2006م[1].

المدراء في عام 1949م:

رئيس مجلس إدارة ميناء عدن: هكينبوتام[2].

والأعضاء: (خان بهادر، سير محمد عبدالقادر مكاوي، دنشو C.H، السيد جاك هارلي، السيد عبدالجواد، قائد الأجنحة: H, E برود، السيد كرويك شانك W..T، السيد وديل GR).

عام 1950م:

مجلس أمناء ميناء عدن رئيس مجلس الإدارة: هيكينبوتام.

الأعضاء: (R.P إيرينجتون، خان بهادر، سير محمد عبدالقادر مكاوي، ليوث. قائد NR، كويل RN، السيد جاك هارلي، السيد N.B، توسون السيد، السيد عبدالجواد حسن علي، القائد بي إل إس R.N.R (متقاعد)، مهندس ميناء السيد أ.جراي، السيد جي آر).

(1) مقابلة شخصية مع شذى محمد عبده: مديرة إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن، 15 ديسمبر 2021م، التواهي، عدن.

(2) هيكنبوتام: المندوب السامي البريطاني أو حاكم عدن حسب التسمية الشائعة.



عام 1951 – 1952 م:

مجلس الإدارة: الرئيس إيرينجتون R.P

الأعضاء: (خان بهادر، محمد عبدالقادر مكاوي K.B.E، دينشو H.C دينشو O.B.E، السيد جاك هارلي، السيدWT كرويك، السيد هوجيس جونس، C.H نيولاند، O.B.F، ليوت قائد R.G.R، كلاي R.N، قائد الأجنحة: A. ميلر R.A.F، السيد N.B توسون، السيد عبدالجواد حسن علي، كابتن Rروتك، جيه آر الان: خلف هيكنبوتام كرئيس لميناء عدن في 1956م[1].

عام 1958م:

عين السيد في.ر. جرينستوك أمينًا لأمانة ميناء عدن بموجب الإعلان الحكومي رقم (126) لعام 1958م، وقدم استقالته في 1960م.

عام 1960م:

عين السيد ج.بي. بانكريدج أمينًا لأمانة ميناء عدن[2].

في 23 يونيو 1965م

رئيس المكتب الرئيسي لميناء عدن هو ستيمر بوينت[3].

مدراء ميناء عدن بعد الاستقلال:

1 – مصطفى مانا من السبعينات حتى بداية 1980م.

2 – زبير أحمد علي عيد 1980 – 1986م.

3 – أحمد سعيد الدهي من 1986 – 1990م[4].

---

(1) Port of Aden annual 1951 – 1952.

(2) قانون أمانة الميناء، إعلان حكومي رقم (18) لعام 1960م، الفصل (122)، ملف رقم (6/ 4251)، 2 مارس، 1960م.

(3) Appointment of chair maor of aden port trust.

(4) مقابلة مع أحمد مثنى، مدير التخطيط والتسويق والإعلام في مؤسسة خليج عدن، التواهي – عدن، 7 نوفمبر 2021م.



4 - محمد أحمد علي القباطي من 1990 - 1993م.

5 - د. نورالدين عبدالله فخري من 1993 - 2002م.

6 - ق. عبدالله إبراهيم أبكر النجري من 2002 - 2005م.

7 - م. محمد عبدالواسع أنعم من 2005 - 2007م.

8 - م. محمد عبدالله مبارك من 2007 - 2011م[1].

9 - ق. سامي سعيد فارع 2011 - 2014م.

10 - د. محمد علوي إمزربة من 2014 حتى الآن.

رجالات عدن:

محمد عبدالقادر مكاوي: وهو أحد الشخصيات البارزة في تاريخ عدن من مواليد 1293هـ في مدينة عدن، وهو لم يتعلم في مدرسة ما فقد ولد في عهد كانت فيه عدن تعاني من قلة المدارس بحيث كانت تقام في الشوارع، وكان أحد الطلاب الذين درسوا اللغة العربية عند المدرس صالح إبراهيم في الشارع، ومع هذا فقد ترك تلك المدرسة، ثم انضم إلى المدرسة الحكومية لتعلم اللغة الإنجليزية فلم يطل بقاؤه أكثر من شهر واحد، وترك المدرسة، وأخذ يعلم نفسه، وقد ساعده على ذلك أنه ينتمي لبيت معروف بالعلم، وأبوه كان مشهورًا بمقدرته العلمية وتآليفه.

بدأ السيد محمد عبدالقادر مكاوي حياته العملية مدرسًا للضباط الإنجليز، فقد كانوا يرغبون في تعلم اللغة العربية، واستطاع أن يجمع من جهده الشخصي مبلغ (2000) روبية، غير أنه خسرها، فقرر أن يعمل بالفن المعماري، واستلف مبلغ (5000) روبية، وقد كسب في المحاولة الثانية، واستطاع أن يعمر (بيوت الخدم) في التواهي، وشجعه هذا العمل والنجاح فيه على دراسة فن الهندسة، واتصل عبر المراسلة بمدرسة مختصة في هذا الجانب، وتمكن من الحصول على شهادات عديدة في الفن المعماري.

---

(1) مقابلة مع محمد علوي إمزربة المدير التنفيذي لمؤسسة موانئ خليج عدن، 14 ديسمبر 2021م، التواهي - عدن.



وبينما كان في مجال الهندسة متواصلًا، عمل في مجال التجارة، فصدر الجلود إلى أمريكا، وكان وكيلًا لشركة قماش في مانشستر للبحر الأحمر كافة، وكانت له فروع في موانئ البحر الأحمر وفي السودان على الأخص، حيث كانت له أشغال كثيرة، كما تنبه السيد مكاوي إلى ضرورة دراسة طبيعة البلاد والكشف عن ثروتها، وحصل بتاريخ 27 فبراير 1926م على رخصة في هذا المجال لاكتشاف الثروات المعدنية في عدن، وبحث في الجبال، فعثر عن حجرتين معدنيتين، فأرسلهما إلى بريطانيا والهند، وجاء الرد من لندن بأن هذه الحجارة تحتوي على 90% من الكحل، وقد كان الاستنتاج أنه من المحتمل وجود منجم كحل في مدينة عدن، وبعد دراسة هذا الموضوع ترك الأمر نظرًا لتكاليف هذا المشروع المالية الكبرى.

نشاطه السياسي:

حول هذا الجانب من حياة السيد محمد عبدالقادر مكاوي جاء في المادة ما يلي: (قليل من العدنيين ممن اشتركوا في سياسة هذه البلاد كالسر مكاوي فهو عضو في كثير من المجالس والهيئات واللجان، وقد كان على صلة كبيرة بكبار الساسة الإنجليز كالسر ونجيب باشا.

والسر مكاوي صلب إذا اقتنع بفكرة ما فقد حدث أن طالب اللجنة التنفيذية بوجوب حفر الميناء في عدن، واقتنعت اللجنة بصحة وجهة نظره، وكان المستر دجن رئيس البلدية في ذلك العهد.

فلما جاء درس المالية الخاصة للمشروع قرر السر مكاوي أن الواجب على الحكومة أن تقوم بالعمل ذاته، وقرر المستر دجن أن يعطي الامتياز لأحد المقاولين، واختلف الرأي بين الاثنين. وأصدر المكاوي تقريرًا شرح فيه أن المشروع سيكلف نصف المبلغ الذي قرره المقاول، ودافع في تقريره عن مالية عدن واحتدم الجدال.

وأخذت اللجنة التنفيذية برأي المستر دجن ترقية السر مكاوي من عضوية اللجنة التنفيذية إلى لجنة مصلحة أمانة الميناء.

وكتب المكاوي تقريرًا عن التجارة في اليمن تسابقت الصحف على نشره، فنشرته صحيفة (السودان تايمس) و(لا جيشيان جازيت) و(المؤيد) للشيخ علي يوسف، واتصل بحكومة السودان ومصر وشركة البواخر الخديوية فاستطاع أن يخفض ثلث النول بين السودان وعدن.

وفي 16 ديسمبر 1929م كتب المكاوي تقريرًا عن تأخر المعارف في عدن، فكان له صدىً ملموس، وطالب بتعليم البنت في الشيخ عثمان بمساعدة الميجر هيكس بوثام رئيس مصلحة أمانة الميناء آنذاك.

واشتغل مراقبًا لمؤمن المدينة في أثناء الحرب العالمية الأولى، وإلى جهوده يعود فضل جراية الماء، حيث كان الخوف من العطش شديدًا والحرب على مقربة من عدن.

الميناء:

من أهم الأحداث في حياه محمد عبدالقادر مكاوي عندما كان شابًا مقالة صحفية كتبها ونشرتها صحيفة (تايمس أوف إنديا)، وقد طالب فيما كتب بإنشاء ميناء عمومي يتصل بالبر بشكل مباشر في عام 1901م، وكان لهذه المقالة صدىً كبير، وقد اشترك في الكتابة حولها غير قليل من المعلمين بعدن، وكان عمره يوم نشر هذه المقالة 25 عامًا.

وشغلت تلك المقالة الدوائر الحكومية في الهند ولندن بشكل واسع، واستمر هو يكتب حولها ويفند مزاعم من يعارضها، حتى إن حكومة الهند أجبرتها الحالة لإرسال وفد خاص لبحث الفكرة كمشروع.

وكان والتر هجس رئيس هذه البعثة التي سميت حينها ببعثة الميناء، ووصل إلى عدن اللورد نورت كولت ليدرس هذه الفكرة في ذلك الوقت، وفي نهاية الأمر انتهت البعثة إلى حقيقة واحدة، هي وجوب إنشاء هذا الميناء غير أن المشروع لم ينفذ، لأن المالية لم تكن كافية وإن ظل المكاوي متمسكًا برأيه.

وبتاريخ 18 ديسمبر 1949م أعلنت محطة إذاعة لندن نبأ منح ملك بريطانيا جورج السادس (1936 - 1952) لمحمد عبدالقادر مكاوي لقب فارس الإمبراطورية



البريطانية (sir)، وقد رحل المكاوي في 23 أغسطس 1953م[1].

رجل الملاحة:

السيد مصطفى أحمد عبدالكريم مانا:

ولد في 9 ديسمبر 1933م في حافة حسين بكرتير محافظه عدن، وهو حاصل على الثانوية، وحاصل على شهادة الثقافة العامة (GCE) من بريطانيا بالمراسلة، وكان مديرًا عامًّا ورئيسًا لمجلس إدارة هيئة الموانئ والملاحة اليمنية في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية سابقًا.

تاريخ التعيين: 11 يونيو 1948م، مدة الخدمة خمسة وثلاثون عامًا، خدمة متواصلة في الوظائف الدنيا والعليا في ميناء عدن.

الدورات التدريبية: شارك في العديد من الدورات التدريبية في مجال إدارة الموانئ العالمية، وحضور العديد من الدورات التابعة للأمم المتحدة والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي في المجالات الإدارية وشئون الموانئ وتنفيذ المشاريع الإنمائية في مختلف بلاد العالم، منها كينيا واليابان وألمانيا وبولندا وهولندا وفرنسا والسويد وبريطانيا والهند والأردن ومصر.

تقاعد في 1 فبراير 1981م، ثم عمل مديرًا مقيمًا لشركة دندار الدنماركية في عدن، التي نفذت العديد من المشاريع الممولة من حكومة الدنمارك في المحافظات الجنوبية، وقد حظي باحترام وتقدير كل من عمل معهم في الشركة من الأجانب واليمنيين[2].

- الصادرات والواردات 1955 - 1967م[3]: جدول (1)

السنة	الواردات	الصادرات
1955م	70,451,596	62,690,496

(1) صحيفة فتاه الجزيرة، العدد (454)، 16 يناير 1949م.

(2) https / /www.dndnha,store,phot0s

(3) أرشيف مؤسسة موانئ خليج عدن.



السنة	الواردات	الصادرات
1956م	71,227,903	64,455,923
1957م	71,923,378	65,300,543
1958م	71,771,662	6,394,937
1959م	72,370,247	61,216,902
1960م	76,580,601	60,032,136
1961م	82,886,404	64,920,298
1962م	85,809,865	66,641,211
1963م	97,004,001	69,641,963
1964م	106,088,627	74,294,013
1965م	107,526,074	66,748,668
1966م	101,927,260	67,917,167
1967م	72,158,035	50,463,057

جدول (2)

السنة	البضاعة الجافة المستوردة بالطن	البضاعة الجافة المصدرة بالطن	البضاعة السائلة المستوردة بالطن	البضاعة السائلة المصدرة بالطن
59 – 1960م	424263	240433	5201621	1821272
60 – 1961م	44171	170287	6833636	2925814
61 – 1962م	467615	205795	6714466	2524377



السنة	البضاعة الجافة المستوردة بالطن	البضاعة الجافة المصدرة بالطن	البضاعة السائلة المستوردة بالطن	البضاعة السائلة المصدرة بالطن
62 – 1963م	525654	196958	7862510	3699020
63 – 1964م	593687	201257	8154811	3745325
64 – 1965م	633637	225100	8877053	3400023
65 – 1966م	672120	179414	7966074	4272321
66 – 1967م	655634	199766	8024429	3950254

يلاحظ أن الواردات أكثر من الصادرات، وهذا الجدول يدل كذلك على ازدهار الميناء ونشاطه في هذه الفترة، والجدول الآخر نحدد فيه أنواع البضائع من جافة وسائلة الواردة.

كمية الواردات والصادرات من المواد الرئيسة: جدول (3)

وحدة القياس	الواردات		الصادرات	
	1964	1963	1964	1965
الضأن والماعز العدد	334,094	299,833	523	713
الأسماك، مملحة أو جافة قنطار إنجليزي	28,958	19,208	85,427	69,209
الأرز قنطار إنجليزي	613,806	608,715	380,146	351,275
الفاصوليا والفول والعدس قنطار إنجليزي	89,490	89,970	4,677	3,888



وحدة القياس	الواردات		الصادرات	
	1964	1963	1964	1965
دقيق البر قنطار إنجليزي	940,602	741,434	342,715	279,411
السكر المصفى قنطار إنجليزي	71,835	68,118	99,106	77,812
الشاي ليرة	30228,150	40313,099	653,103	708,099
الجلود بالعدد	74,275	99,386	168,472	172,260
بذور القطن قنطار إنجليزي	3,476	5,683	124,254	167,718
الملح طن	–	29	93,021	72,574
الصمغ الطبيعي قنطار إنجليزي	26,371	16,052	22,884	19,521
الفحم طن	–	1,246	–	
المنسوجات، الخيوط ليرة	1,8040481	1,404,529	383,153	357,210
آلات الخياطة قنطار إنجليزي	12,580	9,241	3,067	1,129
أجهزة راديو قنطار إنجليزي	349,730	330,295	39,403	13,638
السيارات بالعدد	43	12	4	5
منتجات البترول الزيت الخام طن	6,758,120	6,305,476	–	–
وقود السيارات طن	76,569	35,393	946,228	793,513
زيت وقود السفن طن	–	–	3,875,597	2,786,119



حركة الملاحة في ميناء عدن[1]:

السفن الواردة إلى ميناء عدن: جدول (4)

		السفن البخارية	السفن الشراعية
1962م	العدد	6032	1,377
1963م	الحمولة بالطن	29133,585	132,626
1963م	العدد	6,336	1,431
1964م	الحمولة بالطن	31,178.297	135,106
1964م	العدد	6,334	1,487
1965م	الحمولة بالطن	31,281,389	137,050

جدول (5) حركة المسافرين[2]

قدوم	رحيل	المجموع	مرور
1962م 10,570 1963م	9,749	20,319	186,198
1963م 7,204 1964م	7,867	،10715	187,809
1964م 7,802 1965م	6,087	12,889	199,960

الإيجابيات:

- إن من بين المميزات الكثيرة التي يزخر بها ميناء عدن هو أنه ميناء خدماتي متكامل،

(1) التقرير السنوي لاتحاد الجنوب العربي 1964 - 1965م وزارة الإرشاد القومي والإعلام - عدن ص (137).

(2) التقرير السنوي لاتحاد الجنوب العربي 1964 - 1965م وزارة الإرشاد القومي والإعلام - عدن، ص (138).



حيث يوفر جميع أنواع الخدمات، ومنها وجود منشأة متخصصة لمناولة المنتجات السمكية، وتقع في الجانب الجنوبي من الميناء أرصفة خاصة بمناولة سفن وقوارب الاصطياد، وفيها مخازن تبريد ومعامل لحفظ المنتجات السمكية بغرض تصديرها أو تسويقها محليًا.

- هناك عدة مشاريع، منها زيادة القدرة التوليدية في محطة الكهرباء في ميناء عدن بمولدي كهرباء، وشراء معدات المناولة في محطه الحاويات في ميناء عدن بشكل أفضل سيساعد على تقليل فترات البواخر سواء في الغاطس أم في الرصيف.

السلبيات:

اتهمت مؤسسة موانئ خليج عدن التحالف العربي بعرقلة وصول السفن إلى الميناء، وقالت إن إجراءات مقصودة من التحالف على دخول سفن المساعدات الإنسانية إلى الميناء، وهذا بدوره أساء لسمعة ميناء عدن جراء إصدار تأخر إصدار تصاريح السفن للدخول إلى الميناء من قبل قوات التحالف العربي؛ مما جعل المنظمات العالمية تتذرع بتكدس السفن بالميناء، بمعنى أنه غير قادر على استيعاب النشاط المحول من ميناء الحديدة إلى عدن.

- ميناء عدن عندما يستقبل بواخر يجري تفتيشها في ميناء جدة، وتتأخر هناك ثلاثة أسابيع، وهو الأمر الذي زاد من شكاوى كثير من التجار بأن ذلك يكلفهم كثيرًا من الرسوم والمبالغ.

- مسألة الرحلات المباشرة متوقفة في ميناء عدن وفي الموانئ اليمنية بشكل عام، وأسبابها كثيرة، منها ارتفاع التأمين مما جعل كثيرًا من البواخر الكبيرة والخطوط الملاحية تعزف عن إرسال البواخر الكبيرة إلى الموانئ اليمنية، وترسلها بدلًا من ذلك إلى الدول المجاورة، خاصة موانئ السعودية المتركزة في جدة، وأخرى إلى ميناء جبيوتي، وبعضها اتجه إلى صلالة أو دبي، وجزء من هذا الشحن أو الحاويات يظل في هذه الموانئ لإجراءات الاستلام والتراخيص من خلية الإجلاء في الرياض، وهذا



يأخذ وقتًا كبيرًا، وهو مكلف ماليًا، لأن الباخرة أو الحاوية تتجه من موانئ التصدير إلى موانئ التفريغ، ويتم مناولتها وتخزينها في جدة بانتظار باخرة أخرى التي هي البواخر الصغيرة التي تعمل على تحميلها ونقلها إلى ميناء عدن أو الموانئ اليمنية الأخرى كالحديدة أو المكلا، وهذا كله يرفع التكلفة، مما أدى إلى ارتفاع قيمة الشحن في الموانئ اليمنية، وهذه التكاليف يتحملها المواطن البسيط.

النتائج:

- عدن بلد صغير، ولكنه ذو أهمية عالمية كميناء ومركز تجاري ممتاز وبلد يصل الشرق بالغرب، ولهذه القوة والميزة كان من الجدير به أن يحتل مكانة مرموقة بين البدان المتحضرة، وأن ينعم أبناؤه بما ينعم به غيرهم من الثقافة والثراء والمستوى الاجتماعي الرفيع، وأن الأجنبي الذي يسمع عن هذا البلد ويدرك مبلغ ما يساهم به في التجارة والملاحة على ضيق رقعته يكون فكرة خاطئة عن مدى التقدم الذي أحرزه أبناؤه، ولكنه إذا ما حل به اصطدم بالحقيقة المرة، ثم لا يفتأ بعد أن يصرف قليلًا من الجهد أن يكتشف الظروف القاسية والعوامل التي تضافرت عليه فتركته يرتع فيما يرتع اليوم من ذل وجهل وشقاء.

- أن التأمين البحري المرتفع الذي تسببت به الحرب باعتبار تصنيف اليمن من ضمن المناطق عالية الخطورة بسبب الحرب عند مقارنة أقساط التأمين على البضاعة الداخلة للموانئ اليمنية نجدها تبلغ 16 ضعف قيمة التأمين على الحاوية أو البضاعة العامة الداخلة لموانئ الدول المجاورة، وهذا حسب ما ورد في تقرير الخبراء في البنك الدولي.

التوصيات:

- فرض سلطة الميناء على جميع الأنشطة داخل حرم الميناء، وعقد لقاءات متواصلة برئاسة مدير الرصيف في ميناء عدن ومندوبي الشركات الملاحية لبحث النشاط الملاحي أولًا بأول، فميناء عدن صرح اقتصادي كبير وثروه اليمن غير المتبددة، ولابد أن يستعيد مجده الذي يستحقه بجدارة.

- لا بد من تنظيم رحلات بحرية داخلية لزائري الميناء، وترميم المعدات الخاصة بالسلامة البحرية، وتوفير وسائل النقل السياحي البحري، وتشجيع السياحة الداخلية بإقامة رحلات بحرية، وفتح المجال أمام القطاع الخاص للاستثمار والمشاركة في هذا المجال على وفق النظم واللوائح.

- إعداد خطط استراتيجية للنهوض بالنشاط الاستثماري في الميناء للمساهمة في التنمية الاقتصادية وتشجيع الاستثمارات فيه بشكل أوسع.



قائمة المصادر والمراجع:

الوثائق الأجنبية:

* مركز الدراسات والبحوث اليمني - فرع عدن

- Appointment of chair maor of Aden port trust

(تعيين رئيس لأمانة الميناء 1965م).

- ADEN PORT TRUST board of Trustees Minutes of Meeting - 1967 (هيئة أمانة ميناء عدن محاضر اجتماع 1967م).

الوثائق العربية:

* قانون أمانة الميناء أعلانا حكومي رقم (18) لعام 1960م، الفصل (122)، ملف رقم (4251/ 6)، 2 مارس، 1960م.

* من أرشيف مؤسسة موانئ خليج عدن

- ميناء عدن والخدمات التي يقدمها.

- مرافق الميناء.

- إحصائيات الصادرات والواردات.

* إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن:

- لوائح الميناء.

- دستور مجلس الأمناء.

المقابلات:

- أحمد مثنى مدير التخطيط والتسويق والإعلام في مؤسسة خليج عدن التواهي - عدن، 7 نوفمبر 2021م.

- محمد علوي إمزربة المدير التنفيذي لمؤسسة موانئ خليج عدن، 14 ديسمبر، 2021م، التواهي، عدن.

- شذى محمد عبده، مديرة إدارة الأراضي والممتلكات في مؤسسة موانئ خليج عدن، 15 ديسمبر 2021م، التواهي - عدن.



الدوريات:

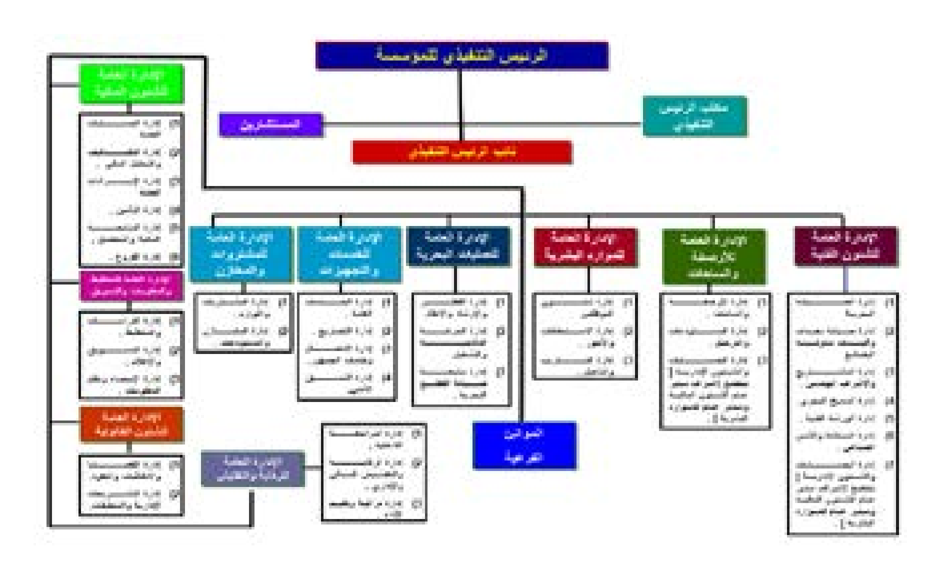
- Port of Aden annual 1951 – 1952
- صحيفة فتاه الجزيرة، العدد (454)، 16 يناير، 1949م.
- صحيفة الأيام: العدد (7439)، 12 أكتوبر، 2021م.
- ميناء عدن: نشرة تصدرها الإدارة العامة للتخطيط والتسويق والإعلام، مؤسسة موانئ خليج عدن، العدد (34)، 2011م.
- التقرير السنوي لاتحاد الجنوب العربي 1964 – 1965م وزارة الإرشاد القومي والإعلام، عدن.

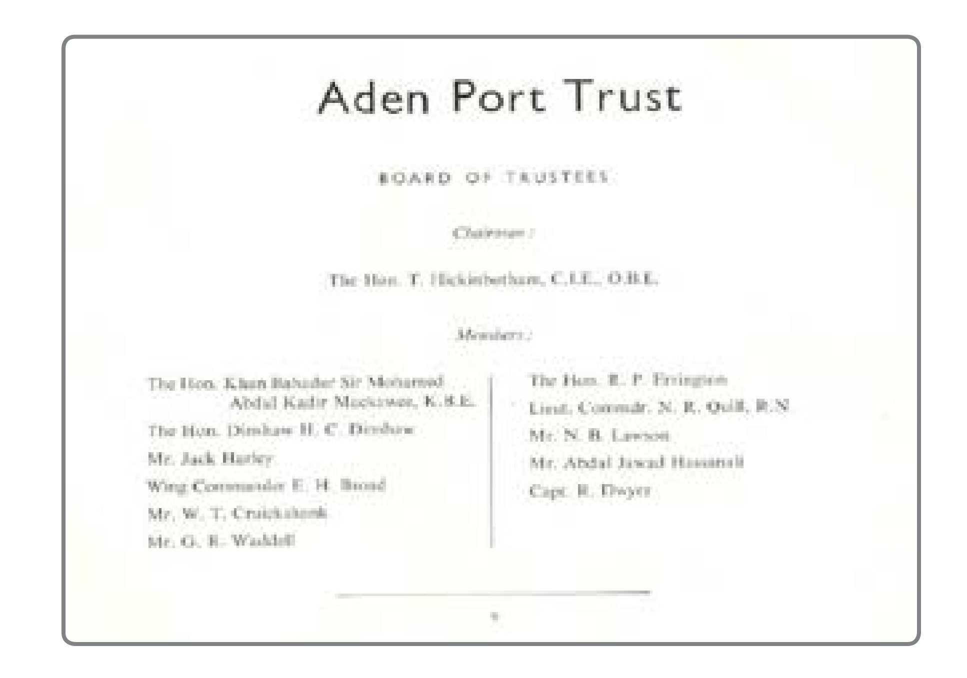
مواقع الانترنت:

- www.portofaden.net
- https / /www.dndnha,store,phot0s



الوثائق





Aden Port Trust

BOARD OF TRUSTEES

Chairman:

The Hon. T. Hickinbotham, C.I.E., O.B.E.

Members:

The Hon. Khan Bahadur Sir Mohamed Abdul Kadir Mackawee, K.B.E.

The Hon. Dinshaw H. C. Dinshaw

Mr. Jack Harley

Wing Commander E. H. Bond

Mr. W. T. Cruickshank

Mr. G. R. Waddell

The Hon. R. P. Errington

Lieut. Commdr. N. R. Quill, R.N.

Mr. N. B. Lawson

Mr. Abdul Jawad Hassanali

Capt. R. Dwyer



BOARD OF TRUSTEES

Chairman:

THE HON. R. P. ERRINGTON, ESQ.

Members:

THE HON. KHAN BAHADUR SIR MOHAMED ABDUL KARIM MACKAWEE, K.B.E.
THE HON DINSHAW H. C. DINSHAW, O.B.E
MR. JACK HARLEY.
MR. W. T. CRUICKSHANK.
MR. I. HUGHES JONES.
THE HON. C. H. NEWLANDS, O.B.E.
LIEUT.-COMMDR. R. G. R. CLAY (R.N.)
WING COMMDR. A. MILLER (R.A.F.)
MR. N. B. LAWSON.
MR. ABDUL JAWAD HASSANALI.
CAPTAIN R. DWYER.

Officers:

PORT OFFICER - - - LIEUT.-COMMDR. P. L. S. BASENDALE, R.N.R. (Retd.)
CHIEF ENGINEER - - - MR. A. GRAY, O.B.E., ASSOC.M.INST.C.E.
CHIEF ACCOUNTANT - - - MR. G. H. ROBINSON, A.S.A.A., A.A.C.C.A., A.C.I.S.
WHARF SUPERINTENDENT - - - MR. J. R. ALLAN.

The selection of Mr. T. Hickinbotham, C.I.E., O.B.E., for the post of Governor and Commander-in-Chief, Aden, in succession to Sir Reginald Stuart Champion, K.C.M.G., O.B.E., has given much pleasure to all communities in Aden. At the time the appointment was announced in April Mr. Hickinbotham was also made C.M.G. His successor as Chairman of the Port Trust is Mr. R. P. Errington, who had recently retired after a distinguished administrative career in the Colonial Service.

PORT OF ADEN ANNUAL, 1951-1952



اعلان حكومي رقم ١٨ لعام ١٩٦٠
(ملف رقم ٦/٤٢٥١)

قانون أمانة الميناء (الفصل ١٢٢)

تعيين أمين

عملا بالسلطات المخولة له بموجب القسم ٨ (١) من قانون أمانة الميناء وخلافه سر بهذا صاحب السعادة الحاكم لتعيين السيد ج. ى. بالكريدج أمينا لأمانة ميناء عدن بدلا من السيد ق. ر. جرينستوك الذي عين أمينا بموجب الاعلان الحكومي رقم ١٢٦ لعام ١٩٥٨ والذي قدم استقالته.

بموجب تعليمات صاحب السعادة الحاكم.

السكرتارية ، عدن
٢ مارس ١٩٦٠

ك. و. سيمانس
السكرتير العام للحكومة




ADEN PORT TRUST


ADEN PORT TRUST



الخرائط



الصور








Sure
مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية
Yemen Gulf of Aden Ports Corporation







صيانة السفن





رصيف المعلا





رصيف السواح



طافئات 4



مناورات بحرية

النشاط الملاحي والتجاري في ميناء عدن
خلال المدة 1962 - 1965م



أ.د خالد سالم باوزير
جامعة حضرموت



د. عبدالخالق عمر عفيف
جامعة عدن

مقدمة:

كان ميناء عدن مركزًا للنشاط التجاري والملاحي وخدمات السفن المختلفة الواصلة والمغادرة والعابرة على طريق الملاحة الدولي، من خلال ما يقدمه من خدمات مثل التوكيلات والتموين والاستيراد والتصدير والتجارة الحرة والترانزيت، علاوة على أنه كان مركزًا لإصلاح وصيانة السفن المختلفة، ويرتاد الميناء أساطيل من السفن الأجنبية العملاقة التي كان لشركاتها مكاتب في عدن قبل عام 1967م (قبل الاستقلال).

كانت هذه السفن تبحر بين ميناء عدن والموانئ العربية والدولية ناقلة كميات من البضائع من الميناء وإليه، وسنناقش في هذا البحث الحركة الملاحية والتجارية المختلفة في ميناء عدن اعتمادًا على الجداول الإحصائية التي توافرت لدينا محاولين الوصول إلى استنتاجات دقيقة حول النشاطات في الميناء خلال المدة المذكورة، وسننظر ابتداء في حركة السفن وحمولتها 1962 - 1965م.



حركة السفن الملاحية:

إن ما يميز عدن وميناءَها؛ موقعها الاستراتيجي على الطريق التجارية الدولية بين الشرق والغرب. وبعد افتتاح قناة السويس عام 1869م تزايدت أهمية ميناء عدن على طريق التجارة الدولية إلى بلاد الهند، إذ كانت ميناءً حرًّا راج فيه النشاط التجاري (الاستيراد والتصدير)، واستقبلت مراسيه وأرصفته السفن العملاقة العابرة للمحيطات.

وهنا سوف نتتبع حركة السفن والبضائع خلال مدة الدراسة ونوجزها في الآتي:

1 - حركة السفن 1962 - 1965م:

على الرغم من التطورات السياسة التي مرت بها المنطقة لاسيما بعد انضمام عدن إلى الاتحاد الفيدرالي، ورعاية السلطات البريطانية لمفاوضات لندن عامي 1964م و1965م من أجل تقريب وجهات النظر بين حكومة عدن والاتحاد بشأن بعض المسائل كالميناء والقاعدة العسكرية، إلا أن حركة السفن الملاحية لم تتأثر بمجريات السياسة.

لدراسة حركة السفن الملاحية في ميناء عدن سنطلق من الجدول الآتي (جدول رقم 1)[1].

السنة	عدد السفن	صافي حمولتها بالأطنان	متوسط حجم السفينة
1962	5929	28946429	4882
1963	6206	30339667	4889
1964	6414	31737645	4947
1965	5727	28441709	4966

يتضح من الجدول السابق أنَّ النمو مستمر في حركة السفن حتى عام 1964م، ورغم أنها انخفضت بعد ذلك قليلًا خلال عام 1965م، ويتضح في العمود الثالث من الجدول ذلك النمو المطرد في أحجام السفن المستعملة الداخلة إلى ميناء عدن

(1) Port of aden anuual 1962 - 1966.



ومرافقه البحرية[1]. وتعود أسباب زيادة النشاط حركة السفن خلال المدة 1962 – 1964م إلى الآتي:

- أنَّ موانئ ساحل البحر الأحمر وجنوب الجزيرة العربية وشرق أفريقيا كانت تعتمد على حركة ميناء عدن الملاحية، إذ إنَّ واردات هذه الموانئ من الأسواق الدولية تمر عبر ميناء عدن، ومنه إلى موانئ هذه الدول عبر وسائل النقل المختلفة.

- أنَّ موانئ شمال اليمن (الحديدة والمخا) والبحر الأحمر (جدة) والصومال (بربرة) وغيرها، لم تكن آنذاك متهيئة لاستقبال السفن العملاقة الناقلة للبضائع على العكس من ميناء عدن.

ولذلك كانت حركة السفن الواصلة إلى الميناء في ارتفاع حتى عام 1964م، ولكنها تراجعت في عام 1965م[2]، وتعود أسباب تراجع نشاط الميناء إلى الآتي:

- شهدت مستعمرة عدن في أواخر عام 1964 أعمالًا عسكرية فدائية[3] بعد أن نقلت الحركة الوطنية لتحرير جنوب اليمن كفاحها المسلح ضد الوجود البريطاني إلى قلب المستعمرة، واستهدفت الأعمال الفدائية دار الحاكم السياسي البريطاني ومقرات الحكومة البريطانية وبعض معسكراتها، وبسبب تفاقم الأعمال الموجهة ضد الإنجليز تمَّ إعلان حالة الطوارئ[4].

---

(1) حولية ميناء عدن.

(2) أرشيف مينا عدن السجلات الإحصائية.

(3) بداية أغسطس 1964م انطلقت شرارة العمل الفدائي المنظم بقيادة الجبهة القومية. وفي 2 أغسطس 1964م هاجم فدائيو الجبهة القومية مطار خور مكسر مقر قيادة سلاح الجو الملكي البريطاني، وأسفر الهجوم عن تدمير ثلاث طائرات من نوع "بيفرلى" كانت رابضة على مدرج المطار، كما هاجم الفدائيون المجلس التشريعي بالصواريخ للتعبير عن رفض الانتخابات؛ انظر محمد سعيد عبدالله (محسن): عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، دار ابن خلدون، بيروت، ط1، 1988، ص60؛ عبدالخالق عمر سعيد عفيف: التنظيمات والأحزاب السياسية في مستعمرة عدن 1936 – 1967م، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عدن.2016، ص222.

(4) أرشيف ميناء عدن الإحصائيات المسجلة 1962 – 1966.



- اتجاه بعض السفن بعد إعلان حالة الطوارئ إلى بعض الموانئ الآمنة في المنطقة كميناء المكلا بساحل حضرموت وميناء جيبوتي، وتفريغ شحنات السلع المستوردة فيهما.

2 - حركة البضائع:

امتاز ميناء عدن بتنظيم متقن في تسيير حركة البضائع الواصلة والمغادرة بمختلف وسائل النقل، ما يسهل لنا تتبع البضاعة المتداولة خلال عام 1962 - 1965م، حيث يعرفنا الجدول الآتي بحجم البضائع المتداولة (جدول رقم 2)[1].

السنة	البضاعة المتداولة بالسفن	البضاعة المتداولة بالسواعي	إجمالي البضاعة المتداولة
1962	725511	119117	844628
1963	724511	122537	846948
1964	876727	140324	1017051
1965	865787	127687	993565

ونستنتج خلال استقراء هذا الجدول:

أنَّ سنتي 64 و 1965م هما السنتان اللتان بلغ فيهما النشاط التجاري المتداول أعلى درجة في الميناء، إذ كان يستقبل كافة أنواع البضاعة المخصصة للاستهلاك المحلي والبضاعة التي يعاد تصديرها برًّا إلى الشمال اليمني، والبضاعة التي يعاد تصديرها بحرًا إلى الصومال والحبشة والخليج العربي. فعدن كانت تعتبر حينئذ مركزًا لتجميع صادرات هذه البلاد وكانت تجارتا الترانزيت والانتربورت في عدن مزدهرتين، ويعود ذلك إلى أن هذا الميناء كان يعدّ ميناءً حرًّا. ونشير إلى أن حجم البضاعة المتداولة في ميناء عدن قد بلغ مليون طن دون حدوث تكديس على الأرصفة ودون تأخير وانتظار للسفن في الميناء[2].

(1) أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية للبضائع المفرغة والمشحونة 1962 - 1966.

(2) حولية ميناء عدن 1962 - 1966.



وهكذا يمكن تصنيف حركة البضاعة في الميناء إلى نوعين اثنين هما:

أ - حركة البضاعة الجافة:

مما لا شك فيه أن النشاط التجاري لميناء عدن مع مختلف الموانئ العالمية كان له الأثر الكبير في تعميق الصلة التجارية بمختلف دول العالم، من خلال استيراد البضائع وتصدير المنتوجات المحلية المختلفة[1]، فعدن محطة الترانزيت مع مناطق الجوار على البحر الأحمر أو القرن الأفريقي.

تتمثل البضاعة الجافة في المحاصيل النقدية والغذائية والأقمشة والمعدات والأجهزة المختلفة ومواد البناء... التي تصل الميناء بشكل مستمر لحاجة الأسواق الداخلية أو الخارجية لتغطية احتياجاتها منها، (الاستيراد والتصدير)، هذا يدفعنا إلى تتبع حركة البضاعة الجافة المفرَّغة والمشحونة على أرصفة الميناء.

يبين الجدول الآتي حركة هذه البضاعة الجافة (جدول رقم 3)[2].

السنة	البضاعة الجافة المفرغة	البضاعة الجافة المشحونة	إجمالي البضاعة المتداولة بالطن
1962	522524	202987	725511
1963	553566	170459	724511
1964	631814	244913	876727
1965	670266	195612	865878

ونستنتج منه:

1 - أنَّ كميات البضاعة الجافة المستوردة المفرغة في ميناء عدن لا تمثل كامل

(1) بداية عام 1961م كان القطن الخام من أهم الصادرات المحلية ويتم تصديره إلى الهند والمملكة المتحدة. ويليه البن الذي يصدر إلى الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا واليابان، إضافة إلى صادرات جلود الحيوانات؛ انظر صحيفة فتاة الجزيرة: العدد (1602)، 14أبريل 1961.

(2) أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية 1962 - 1966؛ انظر صحيفة الأخبار: العدد (388)، 20 يوليو 1964.



البضاعة الجافة المستوردة، بل فقط بضاعة السفن التي يزيد حجمها عن 500 طن والمصنوعة من الحديد.

2 - أنَّ إجمالي البضاعة المفرغة كان متقاربًا جدًا سنتي 1962و1963م، إذ إنَّ مجمل هذه البضاعة كان مخصصًا لسوق عدن والمحميات، وإعادة التصدير إلى بعض الموانئ والأسواق القريبة من عدن، لاسيما أنَّ الميناء كان في هذه المدة يضطلع بدور مهم في تجارة أسواق الجزيرة العربية برعاية بريطانيا واهتمامها[1]. وكل هذا يعطينا تصورًا إلى ما وصل إليه الميناء من تقدم في مستوى الخدمات للسفن التجارية ويتضح ذلك في التالي:

- سرعة عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة.
- توافر الكوادر الفنية المؤهلة.
- تطور البنية التحتية الخدماتية من الآلات والمخازن الجيدة.

ب - حركة البضاعة السائلة:

اعتمدت مصفاة عدن على استيراد النفط الخام من الدول المجاورة، وأبرز تلك الدول (إيران والعراق والكويت وقطر)، حيث تقوم المصفاة بتكريره وتغطية احتياجات السفن من الوقود والزيت، كما يتم تصدير المشتقات النفطية إلى الخارج[2].

يكشف الجدول التالي عن حركة البضاعة السائلة في ميناء عدن (جدول رقم 4)[3].

السنة	النفط الخام المستورد بالطن	النفط المكرر المصدر
1962	7424265	3297107
1963	7979317	3868675
1964	8856167	4218444
1965	8121046	4243480

(1) أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية 1962 - 1966.

(2) صحيفة فتاة الجزيرة: العدد (1602)، 14 أبريل 1961.

(3) أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية 1962 - 1966.



ونستنتج منه:

أنَّ المدة الممتدة من 1962م إلى 1965م شهدت انتعاشًا في تجارة النفط الخام المستورد والنفط المكرر من مصفاة عدن، رغم أنَّ توريد النفط شهد بعض التذبذب فقد سجلت سنة 1963م زيادة في النفط الخام المستورد بنسبة 7.5 قياسًا إلى عام 1962م، وأسباب ذلك تعود إلى أنَّ استيراد النفط من الدول المنتجة في الجزيرة العربية مرتبط بدرجة رئيسة بسياسة شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum" المحدودة في عدن.

3 - حركة التموين بالوقود في عدن:

أخذت أهمية عدن تزداد كمحطة لتزويد السفن بالوقود[1] بعد أنْ حل النفط بدلاً من الفحم. ومع نهاية الأربعينيات كانت 80% من السفن تعرِّج على الميناء من أجل التزود بالوقود، وتطلَّب الأمر إنشاء مصفاة عدن، التي بدأ العمل فيها ابتداءً من نوفمبر1952م حيث كلفت شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum" حوالي (47) مليون جنيه، وتم إنجاز المصفاة في مدة زمنية قصيرة مدتها (21) شهرًا، اشترك في البناء عدد من الشركات الأوروبية والأمريكية، وتكونت المصفاة من مائة خزان وخزان تحتوي على (24000) طن (6.5 مليون غالون)، يتم نقل المنتوجات النفطية عبر الأنابيب إلى ميناء نفطي يتبع المنشأة يستقبل أربع ناقلات[2]. وفي عام 1962م وصلت طاقة الإنتاج إلى (6.8) مليون طن، وترافق ذلك مع زيادة توسعية للمصفاة لمواجهة الحاجات

(1) تعود البداية الأولى في تقديم خدمة تزود السفن بالنفط إلى اللورد كإدمان – الطرف الأول – مسؤول شركة النفط الإنجلو فارسية التي أصبحت تعرف شركة النفط البريطانية (بريتيش بتروليوم "British petroleum") (B.P) واللورد شكيب رئيس شركة ملاحة لبواخر الشرقية وشبة الجزيرة التزم بموجبها الطرف الأول بتزويد السفن التابعة للطرف الثاني بالوقود إذا دخلت ميناء عدن، وتمخض الاتفاق إلى تخزين الوقود في عدن؛ انظر أمانة الميناء والمجلس التشريعي، ترجمة يونس حسن إبراهيم، مركز إدريس حنبلة، ذاكرة جامعة عدن.

(2) د. محمد عمر الحبشي: اليمن الجنوبي سياسيًا واقتصاديًا واجتماعيًا، ترجمة د. الياس فرج، د. خليل أحمد خليل، دار الطليعة، ط1، 1968، ص322.



المتزايدة للمحروقات ومشتقاتها، ولاستيعاب تكرير النفط الخام[1].

كان اهتمام أمانة الميناء بتحسين خدمة تزويد السفن بالوقود من أولويات العمل من أجل رفع مستوى أداء الميناء وزيادة الموارد المالية، ولضمان استمرارية منافسة الموانئ الناشئة في الدول المجاورة. (سوف نتتبع الخدمة المقدمة لتموين السفن بالوقود في ميناء عدن خلال مدة الدراسة).

تتجلى حركة التموين للسفن المختلفة عام 1962 - 1965 في (الجدول رقم 6)[2].

السنة	الوقود والغاز	الديزل	الإجمالي بالأطنان
1962	3153905	468517	3622422
1963	3236028	485370	3721398
1964	3587461	470607	4058068
1965	2969228	352741	3321966

نستنتج من الجدول السابق ما يلي:

كان ميناء عدن يمون السفن المارة في الطريق البحري بين الغرب والشرق، ولعل العامل الرئيس في تردد السفن عليه هو توافر خدمة التزود بالوقود في هذا الميناء، فقد كانت عدن تقدم أفضل الخدمات في هذا المجال، لأنَّ هذا الميناء كان آنذاك يعدُّ من بين أهم الموانئ التي تتمتع بكفاءة وسرعة في الأداء والخدمة، وبلغت كمية الوقود التي زودت بها السفن في المدة الواقعة بين 1962 و1965م ما يقارب (18515207 أطنان). كما بلغ عدد السفن من سنة 1962م إلى 1965م حوالي 30524 سفينة، وقد كان حجم الاستهلاك بالنسبة إلى كل سفينة خلال المدة المذكورة 609 أطنان[3].

(1) ل. فالكوفا: السياسة الاستعمارية في جنوب اليمن، ترجمة عمر الجاوي، عدن، دار الهمداني، ط2، 1984، ص14.

(2) أرشيف وإحصائيات شركات التموين في عدن.

(3) حولية ميناء عدن 1962 - 1966.



استوردت شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum" عام 1964م ما يقارب 9 ملايين طن من النفط الخام من الدول المنتجة، وكانت نسبة 20% من النفط المكرر تسوقها شركات خدمات التزويد بالوقود مثل (كالتكس وآسو وشل) العاملة في عدن، أما شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum" البريطانية فقد كانت تحتكر 80% من حركة التزويد بالنفط، وكانت الأسواق تطلب النفط المكرر من مصفاة عدن لسعره المناسب بالمقارنة مع أسعار النفط المكرر في منطقة البحر الأحمر وشرق أفريقيا كما يتبين ذلك من جدول الأسعار الآتي:

ومن خلال الجدول يتضح أنَّ أفضل أسعار الوقود كانت في عدن وجيبوتي؛ لأن عدن كانت في المدة المذكورة تمتلك مصفاة، بينما لم يكن ميناء مومباسا وبورسودان يمتلكان مصافي (جدول رقم 5)[1].

الميناء	سبتمبر 1962		سبتمبر 1964		1966	
	سعر الاتفاقية	سعر السوق	سعر الاتفاقية	سعر السوق	سعر الاتفاقية	سعر السوق
جيبوتي	39	42	35	37	30	32
بورسودان	34	45	45	41	33	36
عدن	39	42	35	37	30	32
مومباسا	43	45	35	41	34	36

يبرز اهتمام أمانة الميناء بتربع مركز الصدارة في خدمة تزويد السفن الملاحية بالوقود أمام منافسة الموانئ المجاورة (جيبوتي وعصب) من خلال بناء المراسي الجديدة[2]

(1) أرشيف مصافي عدن وشركات التموين.

(2) أبرز مراسي تموين السفن بالوقود؛ مرسى الدلفين الأول الذي يتكون من مجموعة من الركائز الفولاذية بشكل صندوق ممتد إلى قاع البحر بزاوية سطحية متداخلة بطريقة تجعل تركيبه المعماري قابلًا لتحمل صدمة أية سفينة ترسو إلى جانبه، وقد غطيت الركائز برصيف من الخرسانة كما زودت بحاجز من المطاط من نوع خاص، وغطيت واجهته بألواح خشبية، والدلفين الثاني الواقع في الجانب الشمالي



وفق التصميمات الهندسية الحديثة؛ حتى يكون الميناء قادرًا على استقبال مختلف أنواع السفن العملاقة العابرة للمحيطات[1]. وهنا يتضح لنا المستوى العالي الذي تمتعت به إدارة أمانة الميناء خلال هذه المدة من الدراسة، وحرصها على المحافظة على مكانة الميناء بين الموانئ العالمية.

4 - حركة التزود بالمياه العذبة في ميناء عدن:

السنة	الكمية بالأطنان
1962	376183
1963	432134
1964	437827
1965	404999

اهتمت أمانة الميناء بخدمة تزويد السفن بالمياه، وأقيمت منشأة خاصة لهذا الغرض تكفلت بتوفير المياه العذبة، وبعملية الخزن على اليابسة، وضخه - الماء - إلى السفن عبر أنابيب خاصة لتلبية احتياجاتها بسهولة. فلقد كان ميناء عدن يزود السفن القادمة إليه بالمياه العذبة، وتتجلى في (الجدول رقم 7) حركة التزود بالمياه العذبة في عدن في سنة 1962 - 1965م[2].

5 - حركة السواعي:

للسواعي تاريخ اقتصادي كبير، وأثر لا يمكن نسيانه على اقتصاد ساحل جنوب شبه الجزيرة العربية والخليج العربي قبل أن يتبوأ ميناء عدن مكانته العالمية، والدارسون لتاريخ المنطقة الاقتصادي يولون تاريخ السواعي فيها أهمية كبرى.

من الميناء، ومرسى الدلفين الثالث الواقع في الجانب الجنوبي من الميناء؛ انظر صحيفة الأخبار: العدد (503)، 30 نوفمبر 1964؛ صحيفة الأخبار: العدد (311)؛ صحيفة الأخبار: العدد (388)، 20 يوليو 1964.

(1) صحيفة صوت الجنوب: العدد (32)، 24 يناير 1964؛ صحيفة الأخبار: العدد (388)، 20يوليو1964.

(2) شركة التموين العاملة في عدن 1962 - 1966.



والجدول أدناه يبين آخر فصول هذا التاريخ والنهاية المحتومة للتقنية القديمة في بناء السفن، التي واجهت تقدمًا تكنولوجيًا سريعًا في هذه الصناعة.

حركة السواعي عام 1962 – 1965 م في (جدول رقم 8)[1].

السنة	عدد السواعي الوافدة	صافي أطنانها المسجلة	البضاعة المفرغة	البضاعة المشحونة	إجمالي البضاعة المتداولة
1962	1365	134686	27746	91371	119117
1963	1413	133525	30121	92416	1125537
1964	1478	137206	29892	110432	140324
1965	1519	148137	28162	99524	127678

الجدول أعلاه يوضح حركة السواعي القادمة من الموانئ العربية والأفريقية والهندية إلى ميناء عدن، وهي تحمل البضائع المختلفة وفقًا لسعة كل ساعية، حيث إن هذه الحركة لها تأثير في ورود البضائع إلى ميناء عدن لتنشيط حركة التجارة داخل مستعمرة عدن، أو إعادة تصديرها إلى موانئ ساحل البحر الأحمر بما فيها جدة وموانئ أفريقيا المطلة على البحر الأحمر والمحيط الهندي، وبسبب كثرة دخول السفن الشراعية تطلّب وجود نظام خاص بها من حيث التنظيم الجيد وإنشاء المراسي المناسبة في الميناء، وتوافر الخدمات الأخرى كانخفاض الرسوم والسماح لهذه السفن بالتزود بمتطلباتها من عدن، حيث تُقدم لها الخدمات بأسعار مناسبة، كما أنَّ الموقع الاستراتيجي لعدن جعلها مع النظام الموجود الذي أرسته بريطانيا من عام 1850م في ميناء عدن كمنطقة حرة، وسياسة هيئة ميناء عدن المرنة والتشجيعية لدخول كافة السفن إلى عدن بانسيابية دون عراقيل.

(1) أرشيف ميناء عدن الخاصة بحركة السواعي.



6 - إنزال وتصريف البضائع:

إنَّ حركة إنزال وتصريف البضائع على الأرصفة من الأعمال التي أدَّت دورًا مهمًّا في زيادة النشاط التجاري والملاحي، كانت سببًا في زيادة جاذبية الميناء للشركات العالمية. وتتولى إنزال البضائع شركات الشحن التي تمتلك صنادل وقاطرات خاصة بها، ويمكننا توضيح مناطق إنزال وتصريف البضائع على الأرصفة في التالي:

- منطقة (أ): وتحتوي على قسم السفن الشراعية التي تأتي محملة بالبضائع سواء الواصلة إلى الميناء أو المغادرة إلى الموانئ المجاورة.
- منطقة (ب): وتتكون من مراس للصنادل على عمق قدره 6قدم على طول امتداد المرسى في أثناء الجَزْر، ومخازن للبضائع المحولة (ترانزيت) على مساحة قدرها 130000قدم مربع.
- منطقة (ج): وتتكون من المرسى التجاري الذي يمتد أكثر من 800 قدم وعلى عمق قدره 18 قدم على طول امتداده عند انخفاض الماء، وتأتي إليه سفن السواحل والسفن عابرات المحيط من ذوات الأعماق، وتستخدم لهذا المرسى مساحة قدرها 50000 قدم مربع للتخزين، وثلاث رافعات شبه مرتفعة من ذوات 3طن.
- منطقة (د): تحتوي على30 فدانًا من المخازن التجارية، يقوم على خدمتها مراسٍ طولها 1000 قدم، بنحو عمق قدره 9أقدام عند انخفاض الماء، وتستعمل هذه التسهيلات من مخازن البضائع التي أقيمت في هذه المنطقة من قبل التجار الذين يحملون تصريحات. وتبلغ مساحة منطقة خزن البضائع 162000 قدمًا مربعًا، بالإضافة إلى مستودعين هما 24، 25 وتقدر مساحتهما 97000 قدم، ويستعمل في نفس المرسى مخزن رقم 26 الذي يشغل مساحة 65000 قدمًا مربعًا آنذاك[1].

يتضح أنَّ شركات الشحن والتفريغ امتلكت المعدات الكافية لتسيير حركة النقل بين السفن والأرصفة، وتجاوز دورها نحو القيام بحراسة البضاعة من خلال العمل الدائم المتواصل، واتخاذ الإجراءات الكافية لضمان سلامة البضائع.

(1) صحيفة الأخبار العدد (311)، 14 إبريل 1964.



7 - إعادة آفاق تطوير الميناء:

إنَّ موقع ميناء عدن الجيواستراتيجي الذي حباه الله به يشكِّل أهمة استراتيجية كبيرة للجنوب العربي والمنطقة؛ لما يمتلك هذا الميناء من مميزات تجعله في نظر كثير من الشركات الملاحية مكانًا متميزًا جذابًا لإرسال سفنهم إليه، لذا يتوجب على الدولة الجنوبية القادمة تشجيع عملية الاستثمار فيه، من خلال تشجيع رؤوس الأموال للدخول إلى الميناء عن طريق إنشاء الورش والمصانع وغيرها من الخدمات، وتطوير وتسهيل أمور الاستثمار إلى أَنْ يعود الميناء إلى سابق نشاطه التجاري والملاحي على طريق التجارة العالمية كما كان قبل الاستقلال، ولن يستعيد ميناء عدن مكانته التجارية والملاحية التي حظي بها قبل مغادرة بريطانيا عدن والجنوب العربي إلا بقوانين منشورة من الدولة للرأي العام العالمي، ووضع ضمانات لملاك السفن العاملة على خطوط الملاحة التجارية، والإخطار إلى دول العالم وتطمينها بأن الميناء لكل العالم، ويستقبل كل السفن المدنية الحاملة لكل أنواع البضائع وإعادة تصديرها، وأنه لابد أن تكون هناك ضرائب معقولة ومشجعة للرأسمال الأجنبي والعربي والمحلي.

تعرض ميناء عدن خلال أكثر من خمسين عامًا لعملية تدمير من الحكم الوطني بعد الاستقلال نتيجة الحرب الباردة، واتجاه حكومة اليمن الديمقراطية لانتهاج سياسة التوجه الاشتراكي، وإلغاء قوانين ميناء عدن الحر، وأصبح ميناءً محليًّا يخدم الدولة، وأصبحت السفن تعزف عن الدخول إلى الميناء، وتتجه إلى الموانئ الأخرى التي ازدهرت على حساب ميناء عدن مثل ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة وميناء جدة وموانئ الساحل الإفريقي المختلفة. ولكن ميناء جبل علي ازدهر واستوعب حركة السفن الملاحية، وتجارة الترانزيت العالمية في تصدير وإعادة تصدير البضائع بكل أنواعها، واستوعب الكوادر المؤهلة في الجامعات البريطانية وغيرها من الجامعات والمؤسسات التجارية المجربة التي كانت تعمل في عدن، حيث تم توظيفها بتعاون من بريطانيا، وأصبحت تدير الميناء بكل كفاءة ومقدرة، وأصبح يحتل مرتبة متقدمة بين الموانئ العالمية، لاسيما الموجودة في الشرق الأوسط أو في أمريكا أو



أوروبا أو آسيا، وأصلح دخول العملات الصعبة من ميناء دبي وضع إمارة دبي ودولة الإمارات العربية المتحدة، وتسبب في إنعاش اقتصاد إمارة دبي، ما خلَّف طفرة كبيرة في مختلف جوانب البنية الأساسية في الإمارة، وقامت نهضة عمرانية، وحركة تجارية واسعة جذبت إليها أفواجًا من المسافرين والسواح من جميع الجنسيات.

إنّ آفاق تطور الملاحة والتجارة في عدن تتطلب قرارات شجاعة وواضحة من دولة الجنوب، لأن تجربة تأخير ميناء عدن بسبب دخول دولة الجنوب في وحدة اندماجية مع الشمال اليمني حيث لم تستفد الدولة لوليدة (الجمهورية اليمنية) استفادة قصوى من الميناء وتشغيله وتطويره، ولاسيما بعد حرب صيف 1994م؛ إذ حول النظام السياسي بعد 7/ 7/ 1994م عدن إلى شبه ميناء معطل، بل تم تأجيره ببضعة ملايين من الدولارات ليستفيد من هذه المبالغ نظام القبيلة في صنعاء ونظام عفاش، وانتقامًا من عدن وأهل الجنوب في العرف السياسي؛ لأنهم قاوموا نظام القبيلة الذي سيطر على زمام الأمور، وأصبح النظام المسيطر في الجنوب القادم من صنعاء يعدّ عدن وكل ما يتوافر فيها من منشآت وأراضي ملكًا لهذا النظام، وأصبح يوزعها كيفما شاء للمقربين والجنود والسياسيين على حساب أهل عدن وأبناء الجنوب، وقد دُمِّرت المنشآت، وفُكِّكت المصانع، واستُبيحت الأرض وكل شيء، وأصبح يوزع أرض عدن على المتنفذين القادمين من خارج حدود الجنوب العربي، وهو أمر مقصود من سلطة الأمر الواقع المحتلة للأراضي الجنوبية بالقوة العسكرية. وغدت بعض العائلات التجارية القادمة من الشمال تمتلك الأرصفة لاستقبال السفن وتنزيل وتصدير البضائع جهارًا نهارًا، وأفقدت تلك الأعمال حيوية الميناء التي كان يتمتع بها قبل عام 1967م، بل ازداد التخريب المتعمد للميناء تحويله إلى مجرد ميناء مثله مثل أي ميناء لا تتوافر فيه مزايا طبيعية وجغرافية وجو سياسية.

لقد حاولنا خلال هذا البحث دراسة الحركة الملاحية وحركة البضاعة الجافة والسائلة وحركة التموين بالوقود والمياه وحركة السواعي في ميناء عدن خلال مدة حكم الاستعمار البريطاني، وحسب ما زودتنا به السجلات والوثائق كان من أفضل



الموانئ. ومهما يكن فإن الإنجليز كان لهم دور فعال في الارتقاء بالحركة الملاحية والتجارية في ميناء عدن إلى مستوى العالمية.

ومما تقدم يتضح أنَّ ميناء عدن كان مركزًا للنشاط التجاري والملاحي وخدمة السفن المختلفة الواصلة والمغادرة للميناء من خلال التموين والتوكيلات والتصدير وإعادة التصدير والتجارة الحرة والترانزيت، علاوة على أنَّه كان من أهم مراكز الإصلاح وصيانة السفن المختلفة ولا غرو في ذلك، إذ إنَّ الميناء استقبل مختلف الأساطيل للسفن التجارية والسياحية من كل أنحاء العالم التي كانت ترتاد ميناء عدن بصورة دائمة، وأسست لها في وقت مبكر مكاتب بالقرب من رصيف الميناء في منطقة ستيمر بوينت (التواهي) "Steamer Point"، إذ تتبعنا ازدهار حركة الملاحة والتجارة في سنوات البحث 1962 – 1965م، فاتضح الدور الذي قامت به السياسة البريطانية الموجهة لهيئة ميناء عدن في تسيير عمل الميناء، وجعلت منه خلية نشطة، حيث بلغت حركة السفن الواصلة والمغادرة أرصفة الميناء في خلال سنوات البحث بمعدل سفينة في كل نصف ساعة، وتربع الميناء مركز الصدارة بالنسبة لمستوى الموانئ العالمية، فكل السفن التجارية كانت تقدم من ليفربول أو نيويورك أو لندن أو طوكيو أو بعض الموانئ العربية والأجنبية.

فكيف لنا أنْ نشجع ونعيد للميناء حيويته ونظامه الإداري والمالي الصارم؟. نعتقد أَنّ ذلك لن يتم إلا بوجود نظام سياسي قوي صارم الرقابة والمحاسبة، وقرارات تعيد كل شيء يحتاجها الميناء مثله مثل موانئ المنطقة العربية والعالمية دون مواربة، وسيكون تأثيره على الدولة الجنوبية في زيادة وارداتها المالية من خلال إنعاش حركة الملاحة والتجارة والسياحة الاقتصادية والتجارة البينية.

إنَّ مناقشتنا لهذا البحث لتطوير حركة ميناء عدن بغرض تسليط الضوء لاتخاذ الإجراءات المناسبة إذا أردنا أن نعيد لميناء عدن نشاطه بعد الموت السريري الذي أصابه جراء السياسات التي اتخذها النظام السياسي بعد استقلال الجنوب ذو الاتجاه الاشتراكي، أو بعد التدمير الممنهج للميناء بعد حرب صيف 1994م.



ومن خلال تتبعنا لحركة النشاط التجاري في ميناء عدن توصلنا إلى النتائج التالية:

أولًا: وقف الاعتداء على المساحات التابعة لميناء عدن الواقعة تحت نطاق ما يُعرف بمستعمرة عدن[1]، التي تعدّ ملكًا للدولة، والعمل على مسح كل الأراضي المجاورة للميناء، لتكون تابعة للميناء؛ حتى يتوسع الميناء في استقبال البضائع الواردة من الخارج.

ثانيًا: تسليم الميناء لشركات عالمية لإدارته وفق اتفاقية دولية مع دولة الجنوب العربي بنسبة معينة ولمدة معينة محدودة؛ حتى يتم اكتساب الخبرة للكوادر الوطنية الجنوبية لإدارة الميناء وحركة الملاحة الدولية والمحلية.

ثالثًا: إعادة تأهيل ميناء عدن من خلال إدخال النظم والقوانين الجديدة التي تخدم الحركة الملاحية والتجارية؛ ما يشجع في جذب السفن ذات الحجم الكبير والمتوسط والصغير من كل أنحاء العالم.

رابعًا: العمل على تشكيل هيئة مستقلة لإدارة ميناء عدن تسمى هيئة أمانة ميناء عدن، تُشكل من الحكومة والغرفة التجارية، ويجب إعلان ميناء عدن (إعلانًا رسميًا) ليكون ميناءً حرًّا مستقلًّا مثله مثل ميناء جبل علي الذي استفاد بدوره بعد تدمير ميناء عدن.

خامسًا: توفير كل الأموال والموازنات المالية كتأهيل الميناء من الدخل الوطني لدولة الجنوب، أو من القروض الميسرة من البنوك المحلية والإقليمية والعالمية؛ لإعادة تأهيل الميناء، ولفتح المجال أمام الشركات الملاحية العالمية العربية والمحلية، وارتباط ذلك بقوانين ممتازة من الدولة الجنوبية، إن شاء الله.

---

(1) في 15 يوليو 1888م تمكن الإنجليز من شراء أرض العقارب المقابلة لميناء عدن الجديد (التواهي) وتتحدد القطعة المشتراة بعرض نصف ميل وتمتد على الساحل من وادي تبن غربًا عبر عدن الصغرى إلى بندر فقم، وكما تحدد بخط يبدأ من العمود الثاني على الساحل وعلى طول خط الحدود الذي يفصل أراضي بريطانيا من أراضي العقربي، ويقع العمود على مسافة نصف ميل من الساحل ويسير في خط متواز إلى الساحل في اتجاه غربي، ويخترق الحدود البريطانية المشتراة في جبل إحسان (البريقا) بمسافة نصف ميل، ويلتقي مع شاطئ بندر فقم بمسافة نصف ميل من الحدود البريطانية في عدن الصغرى؛ انظر XI.Delhi manager ،C.U. Aitchison, B.C.S.

سادسًا: إعادة بناء الأرصفة وتعميق قنوات دخول السفن وإزالة العوالق من بقايا السفن لاستقبال حاملات الكونتينرات الضخمة إلى الميناء وخروجها بسهولة.

سابعًا: تشجيع حركة دخول السفن السياحية، وإعادة بناء رصيف المسافرين، وتسهيل دخول وخروج المسافرين وفقًا لنظام صارم ومرن مشجع.

ثامنًا: تشجيع جلب الشركات العاملة على تقديم الخدمات للسفن من كل أنحاء العالم وفق عطاءات مفيدة صحيحة تخدم الميناء وتشجع الدخول فيه للتزويد بالوقود والمياه والأغذية والمتطلبات الأخرى.

تاسعًا: توفير صنادل ومعدات تفريغ، وإعادة شحن البضائع المتطورة وفق آخر المعروضات الصناعية في الأسواق الدولية.

عاشرًا: بناء قاعدة بيانات قوية بتوفير الفنادق والمؤسسات السياحية المعتبرة والجيدة لخدمات القادمين إلى الميناء والحركة التجارية.

أحد عشر: تشجيع فتح بنوك عالمية في عدن، وتوفير كل السبل من قبل الدولة الجنوبية لحماية الملكية الخاصة التابعة لأصحاب البنوك والمستثمرين.

اثنا عشر: إصدار قوانين صارمة بتوسيع أراضي الميناء، وأخذ الأراضي بتعويض عادل، ومعالجة آثار ما تعرضت له عدن وأراضي الميناء من نهب من نظام القبيلة.

ثلاثة عاشر: تشجيع تجارة الترانزيت من وإلى عدن، وتشجيع حركة التجارة والخطوط الملاحية؛ بفتح مكاتب لها كما كان في عدن خلال مدة ستينيات القرن الماضي.

أربعة عشر: توسيع مطار عدن الدولي وإدخال أجهزة ملاحية، وتشجيع شركات الطيران العالمية بفتح مكاتب لها، وتوفير مختلف الخدمات والأماكن لشركات الطيران العالمية؛ ما يؤدي إلى تشجيع خدمة الميناء، وإعادة نشاط حركة الملاحة والتجارة.

خمسة عشر: تشجيع فتح النوادي والمطاعم العالمية، وتوافر سبل الاستثمار المريح للأندية لاستقال كل من لديه القدرة على فتح المطاعم والأندية واستقبال الرواد من ملاك السفن أو الملاحين.



ستة عشر: توفير مستودعات كبيرة تستوعب قطع غيار إصلاح السفن العائمة أو على الأرض بالقرب من رصيف الميناء؛ حتى لا تتأخر عمليات التفريغ والشحن، وتتحمل شركات التأمين مزيدًا من الغرامات المالية.

سبعة عشر: إعادة بناء البنية التحتية في مدينة عدن (الكهرباء، المياه، الطرقات)؛ لاستيعاب احتياجات المدينة والميناء؛ بغية تسهيل النشاط التجاري.

ثمان عشر: إعادة تشغيل مصفاة عدن بكامل طاقتها، وصيانة الخطوط القديمة بتزويد السفن بالوقود والزيت، والقيام بدراسات توسيع قدرة الميناء على بناء المراسي الجديد، وتزويد السفن العابرة للمحيطات بمشتقات الوقود بسهولة.

تسعة عشر: الاستفادة من خبرات الموانئ الأخرى المشابهة لتطوير حركة ميناء عدن والتفكير أن يكون هذا الميناء في المستقبل ميناءً جذابًا ونشطًا مع الدول الأخرى وخاصة في طريق الحرير.

كل ما سبق ماهي إلا آفاق مستقبلية لإعادة الحياة والنشاط لميناء عدن الذي فقدها منذ عام 1967م إلى يومنا هذا. وكلنا أمل في أنَّ النظام السياسي القادم للجنوب العربي قادر على توفير كل ما يشجع ويعيد تشغيل الميناء، والحصول على مردودات ضخمة من العملة الصعبة، يستفيد منها شعب الجنوب الذي حُرم منها لمدة خمسين عامًا في ظل حكم الأنظمة السياسية السابقة.

قائمة المصادر والمراجع:

1. حولية ميناء عدن.
2. أرشيف مينا عدن السجلات الإحصائية.
3. محمد سعيد عبدالله (محسن): عدن كفاح شعب وهزيمة إمبراطورية، دار ابن خلدون، بيروت، ط1، 1988.
4. عبدالخالق عمر سعيد عفيف: التنظيمات والأحزاب السياسية في مستعمرة عدن 1936 – 1967م، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عدن، 2016.
5. أرشيف ميناء عدن الإحصائيات المسجلة 1962 – 1966.
6. أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية للبضائع المفرغة والمشحونة 1962 – 1966.
7. حولية ميناء عدن 1962 – 1966.
8. صحيفة الأخبار: العدد (388)، 20 يوليو 1964.
9. أرشيف ميناء عدن السجلات الإحصائية 1962 – 1966.
10. صحيفة فتاة الجزيرة: العدد (1602)، 14 ابريل 1961.
11. أرشيف مصافي عدن وشركات التموين.
12. أمانة الميناء والمجلس التشريعي، ترجمة يونس حسن إبراهيم، مركز إدريس حنبلة، ذاكرة جامعة عدن.
13. د. محمد عمر الحبشي: اليمن الجنوبي سياسيًا واقتصاديًا واجتماعيًا، ترجمة د. إلياس فرج، د. خليل أحمد خليل، دار الطليعة، ط1، 1968، ص322.
14. ل. فالكوفا: السياسة الاستعمارية في جنوب اليمن، ترجمة عمر الجاوي، عدن، دار الهمداني، ط2، 1984، ص14.
15. أرشيف وإحصائيات شركات التموين في عدن.
16. حولية ميناء عدن 1962 – 1966.
17. شركة التموين العاملة في عدن 1962 – 1966.
18. أرشيف ميناء عدن الخاصة بحركة السواعي.



19. صحيفة صوت الجنوب: العدد (32)، 24 يناير 1964.

20. صحيفة الأخبار (العدد (311)، 14 إبريل 1964.

21. Port of aden anuual 1962 - 196

22. C.U. Aitchison, B.C.S., XI.Delhi manager



واقع ومستقبل الاستثمار السياحي في عدن

باحثة نجوى عبدالله الدغفلي

المقدمة

إن الاستثمار يعتمد بدرجة أساسية على مناخ مناسب للبيئة الاستثمارية، حيث إن نجاح الترويج يرتبط بسلعة موجودة بالفعل، ولديها القدرة على تسويق نفسها، ولنجاح عملية الاستثمار لابد من توافر ميزانية تشغيلية خاصة لذلك، والاستثمار بحاجة إلى الكفاءات المؤهلة القادرة على المنافسة في الداخل والخارج[1].

لا يمكننا التحدث عن السياحة واستثماراتها من دون الإشارة إلى الأساس الثابت الذي ترتكز عليه، والمتمثل بمقومات وعناصر الجذب السياحي. في الدول السياحية يجب إن تمتلك مقومات موضوعية لأنوع السياحة الطبيعية المختلفة، البحرية - الشاطئية والغوص وأنماط السياحة الجبلية والعلاجية والصحراوية والبيئية، وكذلك أنواع السياحة التاريخية والمزارات الدينية، إضافة إلى السياحة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية[2].

إن التفكير التقليدي للسياحة أصبح فكرًا مختلفًا، والذي ينظر إلى النشاط السياحي على أنها مجرد عملية تنظيم زيارات للسائحين، وتوفير مستلزمات الإقامة والخدمات من تهيئة بعض المكاتب السياحية التي تؤدي تلك المهمة، ومن منظور اقتصادي يهدف إلى تحقق بعض المكاسب المادية مع تحقيق فرصة الاطلاع على الآثار التاريخية

---

(1) د. ابتهاج سعيد الخيبة، الترويج السياحي والاستثمار، مجلة الاقتصادي، جامعه عدن، العدد الرابع، السنة الرابعة، يناير 2011 م، ص 139.

(2) عبدالجبار عبدالله سعيد الصلوي، بحوث ومقالات في الاقتصاد والسياحة، الطبعة الأولى 2013م، ص 147.

والتراثية للمنطقة. إن الفكرة الحالية هي فكر صناعة السياحة، وفكر الاستثمار والمنافسة، وأنه فكر الاحتكار والعولمة، والفكر الذي يعمل بفكر رؤوس أموال محلية وإقليمية وعالمية، إنه نشاط يرتبط بالاستقرار السياسي والاقتصادي والتشييد والترويج والتسويق، ويتفاعل مع قطاعات الاقتصاد الأخرى، ومن ثم يسهم إسهامًا إيجابيًا في التنمية الاقتصادية[1].

العاصمة عدن تمتلك الكثير من المقومات الاستثمارية والسياحية؛ من حيث الموقع والمكانة والمقومات السياحية البحرية والجبلية والتاريخية والاقتصادية والسياسية، عدن شبه جزيرة بركانية تقع على خليج عدن والساحل الجنوبي للجنوب العربي. وتهيمن على الطرق البحرية المارة من المحيط الهندي إلى أوروبا. وتنقسم عدن إلى مديريات قديمة وأثرية مثل عدن القديمة (كريتر)، ومديريات حديثة مثل المنطقة الحرة. يقع في عدن أهم ميناء. تحتوي بحار عدن على أكثر الثروات السمكية في المنطقة والإقليم. أهمية عدن اقتصاديًا ترتكز على عدة قطاعات: (صناعة، وتجارة، والمنطقة الحرة، ونفط ومعادن، وثروة سمكية، وسياح)، عدن مركز للتنوع الثقافي والمجتمعي.

مشكلة الدراسة:

1 - هل تمتلك عدن المقومات الحقيقية للاستثمار بشكل عام والاستثمار السياحي بشكل خاص.

2 - ما طبيعة المعوقات التي تحد من نشاط الاستثمار في عدن.

3 - هل هناك استراتيجية ومقترحات لدعم النشاط الاستثمار في عدن.

أهمية الدراسة:

1 - معرفة المعوقات الحقيقية للاستثمار في عدن.

2 - وضع الأفكار والاستراتيجيات المبدئية لتنشيط الاستثمار في عدن.

---

(1) م. نبيل موسى: أثر السياحة على التواصل الحضري للمجتمع، معهد الإدارة التقنية، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العراق، العدد السادس والثلاثون، العام 2013م، ص 190.



أهداف الدراسة:

1 – إظهار أهم مقومات الاستثمار في عدن.

2 – دراسة الحلول المبدئية للاستثمار في عدن.

3 – اقتراح بعض الأفكار والمشاريع الداعمة للاستثمار في عدن.

فرضيات الدراسة:

1 – امتلاك العاصمة عدن للمقومات الاستثمارية والجغرافية اللازمة.

2 – وجود معوقات وتحديات حقيقية تحد من المشاركة الفاعلة للقطاع الاستثماري والسياحي في عدن، وعدم وضع الاستراتيجيات الفعلية لتشجيع الاستثمار في عدن.

3 – العمل على بذل الجهود لتشجيع بيئة الاستثمار في عدن.

المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية للعاصمة عدن، والوضع الراهن للاستثمار السياحي في عدن.

المطلب الأول: الأهمية الاستراتيجية الاقتصادية للعاصمة عدن

أولًا: الموقع الاستراتيجي للعاصمة عدن:

اكتسبت عدن شهرتها التاريخية من أهمية موقع مينائها التجاري الذي يعد أحد أهم المنافذ البحرية لليمن، وما يتميز به من أهمية استراتيجية منذ أزمنة موغلة في القدم، وكان ذلك المدخل بمثابة حلقة وصل بين قارات العالم القديم مهد حضارة الإنسان، ومن خلال ميناء عدن، قام اليمنيون القدماء بدور التاجر الوسيط بين إقليم البحر الأبيض المتوسط وجنوب شرق آسيا، وشرق أفريقيا والعكس، وبذلك صارت عدن بمثابة القلب النابض لتنشيط حركة التجارة العالمية قديمًا[1].

---

(1) د.م. أحمد محمد أحمد الحزمي، الأهمية الاستراتيجية والمسكن التقليدي لمدينة عدن – دراسة حالة، 5 أبريل 2007 م – جامعة عدن – المؤتمر الدولي السادس للحضارة اليمنية "الملتقى السبئية الحادي عشر" – عدن الحضارة والتاريخ – 3 – 5 أبريل 2007م، ص 1 – 2.



ارتبط تاريخ عدن بتاريخ البحر الأحمر الذي يعدّ الشريان المهم للمواصلات الدولية بين الشرق والغرب، كما ارتبط تاريخها بتاريخ اليمن وتاريخ الجنوب الغربي لشبه جزيرة العرب، فهي لا تبعد أكثر من 160 كيلومتر من باب المندب. وتعدُّ عدن منفذًا طبيعيًّا لبلاد اليمن، وقد قدم إليها عدد من الصحابة الذي أوفدهم الرسول محمد ﷺ إلى اليمن، ومن هنا جاءت الأهمية الكبيرة لهذه المدينة، فقد كانت أحد أطماع الدول الأوروبية والعالمية؛ لما تتميز به من موقع استراتيجي، فقد أُعلن وقوعها تحت الاحتلال البريطاني عام 839م - 1255هـ، حيث أصبحت من حينها محطة لتموين البواخر، ومركزًا تجاريًّ مهمًّا، ثم أصبحت فيما بعد قاعدة للقوات البريطانية المرابطة شرق السويس، فزادت أهميتها التجارية والاقتصادية والعسكرية مما جعلها تحتل مكانًا متقدمًا بين الموانئ العالمية، وبعد جلاء القوات البريطانية عن عدن أصبحت المدينة عاصمة لدولة مستقلة سمّيت جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية.

كما أن جميع المصادر التاريخية الكلاسيكية متفقة حول عدن التاريخية كميناء تجاري مهم منذ القرون الأولى قبل الميلاد، حيث ورد اسمها في الكتب المقدسة التوراة والإنجيل، وكذلك في مختلف النقوش والأسفار.

ثانيًا: الأهمية الاقتصادية لعدن[1]:

تعد القطاعات الإنتاجية المختلفة (صناعة، وتجارة، ونفط ومعادن، وثروة سمكية، وسياحة)؛ حجر الزاوية في الاقتصاد الوطني، ويعتمد نمو وتطوير الاقتصاد على نمو وتطوير هذه القطاعات.

يعد قطاع الصناعة والتجارة قطاعًا واعدًا ومحركًا للنمو وخلق فرص العمل، إضافة إلى إسهامه في تحقيق التكامل بين القطاعات الاقتصادية المختلفة، وقدرته على استقطاب الاستثمارات الخاصة والمحلية والأجنبية.

(1) د. عدنان عمر الجفري، محافظة عدن إنجازات حاضرة لتنمية مستدامة، الجمهورية اليمنية، 2003 - 2008م، ص 21 - 33 - 34.



النفط والمعادن، حيث إن النفط يعد سلعة استراتيجية وحيوية على المستوى المحلي، والإقليمي والدولي، وعدن تمتلك مصفاة من أوائل مصافي تكرير النفط في المنطقة، حيث بدأ تشغيلها في عام 1954م.

أما الثروة السمكية تشرف العاصمة عدن على شريط ساحلي يبلغ طولة (180) كيلومتر وحدوده منطقة "العلم" شرقًا وقرية "قعوة" من الغرب، ويعد ميناء الاصطياد في منطقة حجيف - مديرية التواهي - من أهم وأكبر الموانئ السمكية، إذ يمثل مركزًا لرسو وخدمات قوارب الصيد الصناعي برصيف طوله (553) مترًا، بالإضافة إلى إنه منفذ بحري للصادرات السمكية.

أما قطاع السياحة فعدن من المناطق التي تمتاز بميزات سياحية فريدة (ثلاثية السهل والساحل والجبل)، فيمكن أن يتمثل للقطاعات الاقتصادية التي تقوم بدعم اقتصاد عدن بين عامين 2003 - 2008م، وفق ما توافر من بيانات على النحو الآتي:

المشاريع الاستثمارية المسجلة

الجدول (1)

القطاع	عدد المشاريع المنفذة	إجمالي التكلفة "ألف ريال"	الأهمية النسبية
الاستثمار	133	60073838	%95
الصناعة والتجارة	4	1200238	%2
النفط والمعادن	29	1285079	%2
الثروة السمكية	10	445284	0.7
الإجمالي	176	63004439	

المصدر: د. عدنان عمر الجفري، محافظة عدن إنجازات حاضرة لتنمية مستدامة، الجمهورية اليمنية، 2003 - 2008م، ص:33.

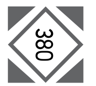


جدول يوضح الاستثمار المنفذ بحسب المجالات (بالألف الريال)

جدول (2)

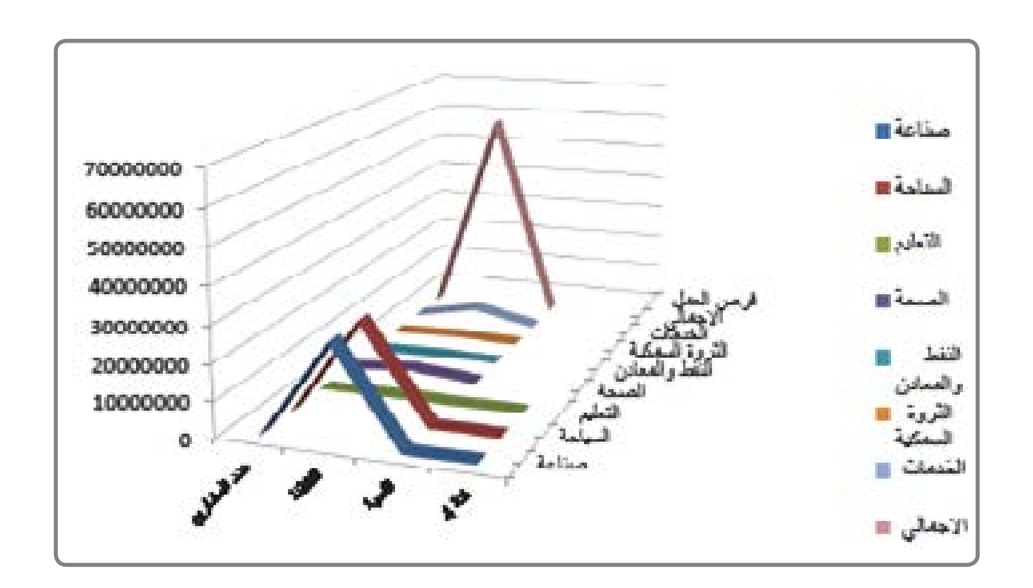
البيان	صناعة	السياحة	التعليم	الصحة	النفط والمعادن	الثروة السمكية	الخدمات	الإجمالي	فرص العمل
عدد المشاريع	35	68	5	15	1	4	5	133	5308
التكلفة	26914155	26925520	146000	1642466	175168	529704	3740825	60073838	
النسبة	%45	%45	%0.27	%2.7	%1	%1	%6	%100	

المصدر: د. عدنان عمر الجفري، محافظة عدن إنجازات حاضرة لتنمية مستدامة، الجمهورية اليمنية، 2003 – 2008م، ص:34.



الرسم البياني حسب بيانات الجدول (2) للاستثمارات المنفذة

الرسم البياني (1)



ومن المقومات الجاذبة للاستثمار في عدن بعد الموقع الجغرافي والمواقع التاريخية كالآتي(1):

- موقع ميناء عدن وما له من مستقبل اقتصادي كبير في المنطقة الحرة التي تقام فيه سوف يولد العديد من الأنشطة الاقتصادية المساعدة سواء في صناعة السفن أو في الصناعات الصغيرة أو الخدمات البحرية أو الثروة السمكية أضف إلى ذلك الإمكانات السياحية والترفيهية المتمثلة في مياه الخلجان التي تجذب إليها العديد من الأنشطة الرياضية والترفيهية وما تحتاجه من خدمات فندقية سيتمتع بها السائحون من الشرق والغرب طوال العام أو الأجانب المقيمين من العاملين في الشركات البحرية والصناعية والخدمية أو العاملين في الاستثمار العقاري.

(1) أ.د. عبدالباقي محمد إبراهيم، آفاق الاستثمار في عدن تخطيط وإدارة التنمية والاستثمار، المؤتمر الأول لرجال المال والأعمال، الغرفة التجارة - عدن، 1996نوفمبر 28، ص 1، 2.



– النشاط الاستثماري على محور آخر عند الموانئ البترولية التي يمكن إقامها في المواقع المناسبة على الخليج العربي، وما سوف يولده هذا النشاط من مجالات في الصناعات

– البتروكيمياوية والصناعات التكميلية المرتبطة بها مع النشاط الخاص بمد الطرق العامة التي تربط بين المجتمعات العمرانية على طول الساحل الجنوبي وفي الأعماق الداخلية.

– وحسب رؤية الباحث يمكن أن نضيف لمقومات جذب الاستثمارات السياحية في عدن هي سياحة المؤتمرات ورجال الأعمال. بما أن محافظة عدن في وقتنا الحالي تعدّ العاصمة المؤقتة لليمن فمن الطبيعي أن تستضيف نخبة من السياسيين والمستثمرين الاقتصاديين والتجار.

– المنطقة الصناعية في عدن:

إن إنشاء مدن صناعية ومناطق اقتصادية تنموية يسهم بشكل مباشر في تشجيع المناخ والبيئة الاستثماري، والاستثمار في المناطق الصناعية يمثل مدخلًا مهمًا لتوزيع المكاسب وثمار التنمية الشاملة والمستدامة، ومن أهداف المدن الصناعية تسهيل إنشاء مشاريع إنتاجية صغيرة ومتوسطة ذات تقنية (متوسطة وعالية)، تبني صناعات وتكنولوجيا ذات أهمية خاصة وتنافسية، رفع معدل التشغيل الاقتصادي والحد من معدل البطالة، استقطاب وجذب مشاريع صناعية ذات تقنية وتكنولوجيا متوسطة وعالية، جذب استثمارات تقنية وصناعية رديفة، تطوير فرص الاستفادة من الموارد الطبيعية، إنشاء قاعدة للبحوث والعلوم التطبيقية والتكنولوجيا المرتبطة بالصناعة والتجارة.

المطلب الثاني: الوضع الراهن للاستثمار السياحي في عدن 2021م:

أولًا: الوضع الراهن للاستثمار[1]:

واجهت العاصمة عدن ظروفًا اقتصادية واجتماعية وإنسانية وسياسية وأمنية غير

(1) أ.د. عبدالباقي محمد إبراهيم، آفاق الاستثمار في عدن تخطيط وإدارة التنمية والاستثمار، مصدر سابق، ص1، 2.



مسبوقة وخاصة من عام 2015م وحتى الآن بما فيها ظروف الصراع والحرب أدت إلى انكماش الناتج المحلي الإجمالي وتوقف جزء كبير من الأنشطة الاقتصادية، وكل البرامج الاستثمارية الحكومة، وجزء كبير من الاستثمارات الخاصة، وانسحاب اغلب المستثمرين الأجانب، وخروج رأس المال المحلي إلى الخارج بحثًا عن بيئة أمنة، كما توقف صادرات النفط والغاز الطبيعي، وتعليق التعهدات من المنح والقروض الخارجية، وانخفاض الإيرادات الحكومية غير النفطية من الجمارك والضرائب.

إضافة إلى تكرار الأزمات الحادة في السيولة النقدية وفي الوقود والكهرباء، ويعقبه تدهور في إداء المؤسسات، فضلًا عن التدمير الذي لحق بأجزاء كبيرة من البنية التحتية والمنشآت العامة والخاصة، وليس هناك حتى الآن تقديرات شاملة ودقيقة لحجم التكلفة الاقتصادية الكلية التي تكبدها الاقتصاد والمجتمع جراء الصراع والحرب، حيث يتطلب ذلك إجراء تقييم شامل ومسح ميداني لتقدير تكلفة التدمير في رأس المال المادي، الإضافة إلى بيانات عن حجم الناتج المحلي الفعلي لسيناريو الصراع والحرب، وإعادة احتساب الناتج المحلي في ظل افتراض سيناريو آخر وهو استمرار النمو في ظل عدم الصراع والحرب، بحيث يمكن احتساب الخسارة الضمنية التي تحملها الاقتصاد، وهذا يشمل جميع المحافظات الجنوبية، على أنه من المهم أن ثمة ثلاثة مكونات رئيسة للتكلفة الكلية: الأولى تتعلق باحتساب كلفة التدمير في البنية التحتية التي تضررت جزئيًا أو كليًا، والثانية تكلفة إعادة إعمار (الفارق بين كلفة التدمير وتكلفة إعادة الإعمار)، مأخوذًا في الاعتبار معدل التضخم وتغيرات سعر الصرف وغيرها (احتياج التعافي)، والثالثة الخسارة الضمنية التي خسرها الاقتصاد والمجتمع، بالإضافة إلى التكلفة الاجتماعية.

بعض المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار – عدن لعام 2020م حسب القطاعات[1]:

(1) المصدر: الهيئة العامة للاستثمار – عدن، gia.aden.inf@gmail.com.



تم تسجيل (7) مشاريع استثمارية في محافظة عدن خلال العام 2020م توزعت بين القطاع السياحي، والصحي والصناعي، حيث تم تسجيل ثلاثة مشاريع في القطاع ومشروعين في القطاع الصحي ومشروع واحد في القطاع السياحي.

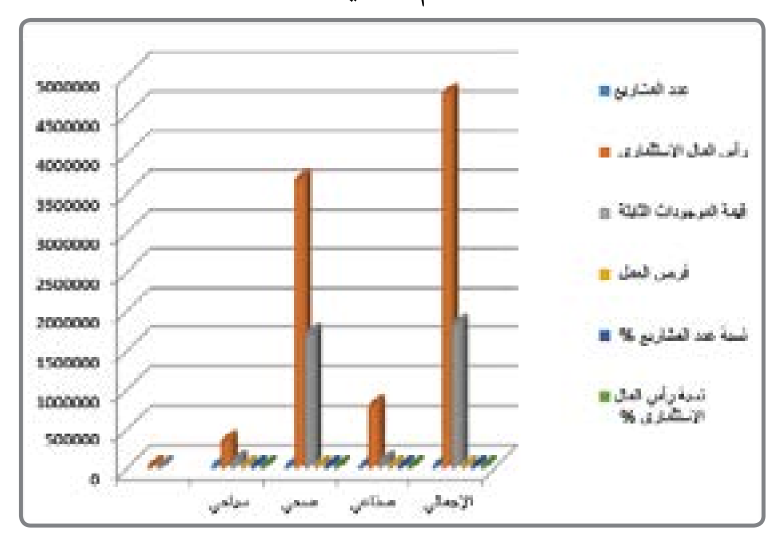
المشاريع المسجلة عدن 2020م حسب القطاع

(3)

القطاعات	عدد المشاريع	رأس المال الاستثماري (ألف ريال)	قيمة الموجودات الثابتة (الف ريال)	فرص العمل	نسبة عدد المشاريع %	نسبة رأس المال الاستثماري %
سياحي	1	323,795	65,915	14	16.67	6.83
صحي	2	3,645,726	1,677,125	314	33.33	76.86
صناعي	3	773,846	59,246	74	50.00	16.31
الإجمالي	6	4,743,367	1,802,286	402	100	100

المصدر: الهيئة العامة للاستثمار – عدن، gia.aden.inf@gmail.com

الرسم البياني (2)





بعض المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار للنشاط الاستثماري للنصف الأول في عدن 2021م:

تم تسجيل عدد (7) مشاريع في قطاعات السياحة، والقطاع الصناعي برأس مال استثماري (6,715,033) ألف ريال استحوذ القطاع السياحي ما نسبته 59%.

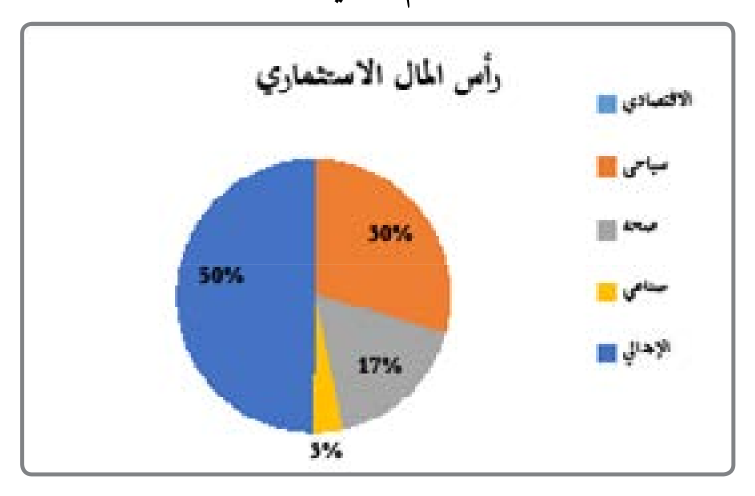
المشاريع المسجلة في الهيئة العامة للاستثمار – عد النصف الأول من عام 2021م حسب القطاعات في المحافظة

الجدول (4)

القطاع الاقتصادي	عدد المشاريع	رأس المال الاستثماري	قيمة الموجودات الثابتة (ألف ريال)	فرص العمل	نسبة رأس المال الاستثماري %
سياحي	2	3,976,287	1,371,287	122	58,80
صحه	3	2,328,616	1,430,526	173	34,44
صناعي	2	457,130	90,130	57	6,76
الإجمالي	7	6,726,033	2,891,943	352	100

المصدر: الهيئة العامة للاستثمار – عدن، gia.aden.inf@gmail.com

الرسم البياني (3)





النسبة المتدنية للمشاريع الاستثمارية المسجلة والتي كانت للمشاريع السياحية 2عدد مشاريع فقط برأس مال 3,976,28 ألف ريال، ومشاريع الصحة عدد 3 مشاريع برأس مال 2,328,616 ألف ريال، ومشاريع صناعية عدد 2 مشاريع برأس مال 457,130 ألف ريال، للنصف الأولى لعام 2021م، حيث نستنتج من ذلك توقف الاستثمارات في مختلف القطاعات في عدن بشكل شبه كامل في الوقت الحالي، مع العلم انقضاء ست سنوات من حرب 2015م، ولم تشهد عدن تحسن في الاستثمارات بشكل عام والاستثمارات السياحية بشكل خاص.

ثانيًا: ناتج الأحداث السابقة:

* وبحسب رؤية الباحث عدن عاصمة جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية ما قبل عام 1990م، والعاصمة الاقتصادية للجمهورية اليمنية بعد عام 1990م، وميناء التجارة البحرية قديمًا، وموقع استراتيجي للملاحة الدولية في العصر الحالي، إذًا عدن ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد لليمن قديمًا وحديثًا، ونقطة مركزية للمرور التجاري دوليًا.

ولكنها لم تلتحق بركب التطور الذي يحدث للعالم في العصر الحديث، بسبب سوء إدارة من ولي عليها قديمًا وحديثًا، لن نلقي باللوم على أن موقعها هو سبب الصراع فيها، بل إذا ما أخذنا بعين الاعتبار الصراع في اليمن من الناحية النظرية والعلمية وفق ما تبين لنا من المعطيات المادية والنفقات على اليمن وكيفية التصرف بمواردها، يتضح لنا جليًا أن الإدارة الفاشلة للدولة هي ما أوصلت عدن إلى ماهي عليه الآن من تدهور اقتصادي وخدماتي بشكل عام.

عدن كل ما فيها من إعمار هو من بقايا الاحتلال البريطاني من بنية تحتية وطرق ومناطق سكنية، وأقصد بذلك عدن المركز الرئيس (كريتر، والمعلا، والتواهي، وخورمكسر) أما عن المنطقة الحرة عدن فكل ما فيها من إعمار سكني وتجاري هو من مجهود شخصي لأشخاص طبيعيين بغرض تجارتهم ومناطق إسكان لهم.



حتى في المدة ما بين 1996 – 2007م، هي المدة التي حظيت عدن فيها بالاستقرار الأمني، لم يروّج لعدن على أساس سليم لاستقطاب الاستثمارات، والسياحة أو حتى سياحة المؤتمرات ورجال الأعمال، بل اقتصر اقتصادها على تسيير التعاملات الاقتصادية الروتينية التي تبقي المدينة في الحالة الطبيعية للانتعاش الاقتصادي بعيدًا عن الرفاهية والتطور الذي يليق بهذه المدينة، إذ وبشكل عام لم توجد لمدينة عدن إدارة حكيمة منذ ستينيات القرن الماضي، لتسيير العملية الاقتصادية فيها، ومن تولى زمام الأمور في عدن، إما تجار الحروب أو أشخاص ذوو رؤية محدودة ويتصفون (بالجهل والأمية). مدينه عدن لا تحتاج إلى جهود كبيرة للترويج لها فهي مستقطبة للاستثمارات بجوهرها الأساس لكونها نقطة عبور للعالم.

عدن مغيبة تمامًا عن الاستثمار السياحي حتى وإن وجدت المقومات الجاذبة للسياحة والاستثمار من مواقع تاريخية، وشواطئ مميزة تجمع بين الشاطئ والجبال معًا وهذا في الجزء الشرقي لعدن، وأيضًا الشواطئ النظيفة والمختلطة مع البيئة الصحراوية وهذا يشمل الجزء الغربي لعدن (فقم، وعمران)، والتي تخلو تمامًا من أي مرافق للاستجمام والسياحة، عدا جزر عدن وموقع المدينة بشكل عام المُطل على البحر من جميع الجهات.

لذا لابد أن يتم تناول أسباب تدهور الاستثمارات بشكل عام والاستثمارات السياحية بشكل خاص بمنهجية ووضوح، بطرق وأساليب علمية وفق دراسات تأخذ بالاعتبار جميع القطاعات الاستثمارية في عدن بشكل شامل، من أجل وضع الاستراتيجيات والخطط المناسبة بكل قطاع، واستخلاص قوانين استثمارية لضمان سير العملية الاستثمارية بشكل ناجح، حيث لا يمكن أن نربط عدن بقوانين سابقة أثبتت فشلها منذ أعوام، ولما تحقق للعاصمة عدن أي تقدم حقيق يذكر، وحان الوقت للنظر للعاصمة عدن بكونها موقعًا استراتيجيًّا بالنسبة للجنوب خاصة والإقليم ككل.



المبحث الثاني: أسباب تراجع الاستثمار في عدن، واستراتيجيات الاستثمار السياحي.

المطلب الأول: الأسباب التي أدت إلى تراجع النمو الاقتصادي والاستثماري في عدن، والمقترحات لحل مشكلة تراجع الاستثمارات في عدن

أولًا: أسباب تراجع الاستثمار في عدن[1]:

1 - اختلال هيكل اقتصاد مدينة عدن الناتج عن تخلف القطاع الصناعي، وتضخم قطاع الخدمات نسبيًا وبشكل غير متوازن بين ما ينبغي أن يكون عليه الأداء الاقتصادي للقطاع الصناعي وقطاع الخدمات في اقتصاد المدينة.

2 - ارتفاع معدلات البطالة وزيادة حجمها بين السكان وضعف قدرات اقتصاد المدينة على التوظيف بسبب ضعف الإدارة الرشيدة للبلد.

3 - استمرار الهجرة السكانية الوافدة إلى المدينة من المحافظات الأخرى يولد ضغطًا كبيرًا على اقتصاد المدينة.

4 - ضعف تأثير ميناء عدن وإسهامه في الحياة الاقتصادية للمدينة، وتطور اقتصاد المدينة الناتجة عن تراجع الأداء الاقتصادي للميناء، وعدم التوجيه لتطويره بسياسة وإجراءات جدية هادفة.

5 - ضعف الإدارة المحلية وغياب الإرادة في التوجه الجدي وبسياسات واضحة محددة لهدفها في تبني تطوير اقتصاد المدينة، بما يعكس ويسهم في تعزيز خصوصية واضحة للمدينة، يتمثل اقتصادها المركز الأساسي في بناء تلك الخصوصية للمدينة.

6 - لازال القطاع الخاص المحلي متردیًا ويحتاج المزيد من الثقة بالسياسات الحكومية وقوانينها واستقرارها، ووضوح أهدافها الاقتصادية في تحديد مكانة ودور القطاع الخاص في الاقتصاد المكاني لمدينة عدن.

---

(1) عداد: منظمة تجديد للتنمية والديمقراطية، عدن منطقة اقتصادية، عدن - الجمهورية اليمنية عام 2018م، ص 40، 92.



7 – ضعف البنى التحتية للاستثمار الاقتصادي في مدينة عدن شكَّل تحديًا أمام اقتصاد المدينة في جذب استثمارات اقتصادية كبيرة ومؤثرة في تطوير قطاعاته.

8 – نقل الصراعات المحلية في المحافظات إلى مدينة عدن، وجعلها غير مستقرة وآمنة للاستثمار ومشاريعه الاقتصادية يشكِّل تحديًا وعقبة في طريق تطوير اقتصاد المدينة وجذب الاستثمارات.

9 – الآثار السلبية على صورة وسمعة المنطقة الحرة عدن كموقع استثماري بسبب بعض الحوادث القديمة، حادثة المدمرة كول، الناقلة ليمبورج والعواقب الناتجة عنها المتمثلة في ارتفاع التأمينات البحرية وتحويل الخطوط الملاحية للمناطق المجاورة.

ثانيًا: المقترحات لحل مشكلة تراجع الاستثمارات في عدن[1]

1 – التوجه الجاد والحثيث إلى أن تكون مدينة عدن مركزًا صناعيًا من خلال السياسات الاقتصادية المرتكزة على استراتيجية واضحة الأهداف في إعطاء أو منح عدن الخصوصية وبإرادة سياسية تدرك أهمية هذا المركز لاقتصاد عدن.

2 – تحفيز القطاع الخاص الوطني والاستثمارات الأجنبية للاستثمار في مدينة عدن، من خلال تطوير قوانين الاستثمار المشجعة والضامنة لتلك الاستثمارات.

3 – إعادة تطوير وتأهيل ميناء عدن، وإعادته لمكانته الاقتصادية باعتباره أهم البنى الاقتصادية للمدينة.

4 – تنمية قدرة السلطة المحلية في مجال التخطيط الاستراتيجي، النفقات العامة، إدارة وتنمية مصدر العائدات، وإدارة التنمية الاقتصادية المحلية.

5 – تطور مركز المدينة الحضرية، لتصبح مؤهلة ومتكاملة، ولها القدرة على توفير الأساس المناسب لدعم احتياجات ومتطلبات كافة فئات المجتمع.

6 – العمل على إعادة وضع قوانين الامتيازات والحوافز والإعفاءات بالنسبة للاستثمارات في مدينة عدن.

---

(1) إعداد: منظمة تجديد للتنمية والديمقراطية، عدن منطقة اقتصادية، عدن – الجمهورية اليمنية عام 2018م، ص 45، 126.



7 – العمل على إعادة توزيع القوى الوظيفية بحسب التخصصات، وتطوير نظام المعلومات وتفعل تطبيقه، وإعداد الدراسات والبرامج الجاذبة للاستثمارات.

8 – تحقيق الأمان في مدينة عدن.

المطلب الثاني: متطلبات ومرتكزات استراتيجية للاستثمار السياحي في عدن

أولًا: سبل الإصلاح الاقتصادي للاستثمار السياحي في عدن[1]:

ويكون الإصلاح الاقتصادي للاستثمار السياحي عبر تفعيل قانون الاستثمار الجديد وفق مزايا عديدة للاستثمار من حيث التسهيلات والضمانات والإعفاءات، يتمثل أهمها فيما يلي:

1. من حيث التسهيلات: اتخاذ الإجراءات الحكومية كافة المرتبطة بالموافقة على المشروعات، تيسير الإجراءات المطلوبة في إنشاء وتوسيع المشروع وتطويره، وتبسيط إجراءات توظيف الأجانب.
2. من حيث الضمانات: ضمان حق المستثمر الأجنبي في المساواة في التعامل، وضمان حق المستثمر الأجنبي في الحيازة الكاملة لمشروعة، وضمان التأمين على المشروع، وضمان عدم تقييد حرية المستثمر على منتجات المشروع، وضمان عدم فرض قيود على صادرات المشروع، وضمان بعدم التأمم على المشروع وحجز على أموال المشروع، وضمان عدم إلغاء تسجيل أي مشروع استثماري أو سحب إعفاء ممنوح له إلا بموجب حكم قضائي، وضمان حق المستثمر في تحويل أمواله، ضمان حق المشروع في توظيف غير اليمنيين وحقة في اختيار أسلوب تسوية منازعات الاستثمار.

---

(1) د. أحمد الصفتي، مسيرة الإصلاح الاقتصادي وتهيئة البيئة الاستثمارية في اليمن، ورقة قدمت لمؤتمر "فرص الاستثمار في اليمن". صنعاء، 2007م، ص 25 إلى 30.



3. من حيث الإعفاءات: إعفاء الموجودات الثابتة المستوردة لإقامة أو توسيعه أو تطويره المشروع الاستثماري كافه من الرسوم الضريبية والجمركية عدا رسوم الخدمات، إعفاء مستلزمات الإنتاج الحيواني والزراعي والسمكي من الرسوم الضريبية والجمركية طوال قيام نشاط المشروع.

ثانيًا: الإصلاح بوضع خطة الهيئة العامة للاستثمار2017م المتوافرة حاليًا:

إنشاء لجنة وزارية بغرض وضع خطة إصلاح شاملة، بإنشاء سياسة الحكومة الجيدة، تضم ممثلين لمجتمع المانحين والوزارات التي شملت: الشفافية ومكافحة الفساد، والبيئة الميسرة للأعمال، وحكم القانون، وتحسين المشاركة السياسية، والبدء في الخطة الخمسية الثالثة للتنمية الاقتصادية، ويتكون من عدة بنود هي كالتالي:

الجدول (5)

المهام	الموضوع	القيمة المستقبلية
التركيز على تفعيل وظائف الهيئة الأربع الآتية: الوظيفة الأولى: مناصرة السياسات	تطوير البيئة القانونية والتشريعية للاستثمار	1 - الإسهام في تنفيذ الخطط والاستراتيجيات الوطنية. 2 - تفعيل دور الهيئة على وفق لقانون واللوائح والنظم التي تفسر عملية التنفيذ. 3 - ملائمة مع متطلبات المرحلة والتشريعات الاستثمارية المنافسة.
	قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص	1 - إيجاد إطار قانوني لشراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص وتحديد نموذج الشراكة. 2 - إفساح المجال للقطاع الخاص في إقامة مشروعات مشتركة مع القطاع العام.

المهام	الموضوع	القيمة المستقبلية
	قانون المناطق الاقتصادية الخاصة	1 - إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة وتنظيمها، وزيادة فرص الاستثمار والترويج للفرص الاستثمارية. 2 - تشجيع المشاريع الاستثمارية الاستراتيجية الوطنية للترويج للاستثمار.
	الإسهام في تنفيذ برامج الدولة المختلفة (تنقية بيئة الاستثمار)	تنفيذ الخطط والبرامج التي تضعها الجهات الحكومية ومنها: 1 - برنامج الحكومة قطاع الاستثمار. 2 - تنفيذ مخرجات الحوار ذات العلاقة بالاستثمار. 3 - تشخيص معوقات الاستثمار وإيجاد الحلول والمعالجات. 4 - تعزيز علاقات الدول والمنظمات في مجال الاستثمار. 5 - تبادل الخبرات والتعاون لجذب الاستثمارات.
الوظيفة الثانية: بناء الصورة الإيجابية لليمن عبر:	تحسين صورة اليمن بين أوساط المستثمرين والمهتمين بشؤون الاستثمار:	1 - سهولة حصول المهتمين بالاستثمار في بلادنا على البيانات والإجراءات المطلوبة. 2 - جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية المباشرة في القطاعات الاقتصادية المستهدفة. 3 - إيصال الرسائل الإيجابية للمهتمين بشؤون الاستثمار وإبراز فعاليات الهيئة.

المهام	الموضوع	القيمة المستقبلية
	فعاليات ترويجية متنوعة	الإسهام في بناء ثقافة حول أهمية الاستثمار في اليمن لتحقيق التنمية الاقتصادية.
		- استعادة الثقة باليمن لدى المستثمرين وعلاقتهم بالهيئة لتشغيل مشاريعهم والإسهام في تحريك عجلة الاقتصاد الوطن. - استغلال الفرص الاستثمارية التي تزخر بها اليمن.
	مطبوعات ترويجية	1 - إشراك رجال المال والأعمال والمستثمرين لإبداء الرأي، والإسهام في تحفيز النشاط الاستثماري في الظروف الحالية والمستقبلية، عبر التنسيق مع الكيان المؤسسي للقطاع الخاص والغرفة التجارة والصناعة. 2 - اطلاق دليل المستثمرين للهيئة وتوزيع المطبوعات للتعريف بالنشاط الاستثماري. 3 - توفير المعلومات بشكل دوري للمهتمين بالاستثمار. 4 - إبراز قصص النجاح. 5 - التعريف بمزايا وفرص الاستثمار في اليمن ومستجدات الاستثمار.
	مجلة استثمر في اليمن (يمن invest)	- إبراز الدور المناط بالهيئة في الترويج لليمن كموقع جاذب للاستثمار حالما تتوافر الظروف الأمنية والاستقرار السياسي والاقتصادي، وصول المجلة إلى أوساط المغتربين سيساعد على جذب الاستثمارات.



المهام	الموضوع	القيمة المستقبلية
الوظيفة الثالثة: جذب (توليد) الاستثمارات	الاستراتيجية الوطنية للترويج للاستثمارات	- استعادة الثقة لدى المستثمرين بالمزايا والتسهيلات التي تقدمها الحكومة للقطاع الخاص المحلي والمستثمرين المحللين والأجانب. - الإسهام في جذب مزيد من الاستثمارات ووضع الحلول والمعالجات لمعوقات الاستثمار بالتنسيق مع الجهات المعنية.
	الخارطة الاستثمارية	- توفير البيانات والمعلومات عن مختلف الفرص الاستثمارية والمشاريع المختلفة في جميع الأقاليم. - التعريف الأنظمة والقوانين الحكومية المختلفة على المستوى الجغرافي. - زيادة الناتج المحلي، وتوفير فرص العمل، وتنويع مصادر الدخل. نقل التكنولوجيا، وخلق اقتصاد معرفي.
	تقنية المعلومات	1 - ستقوم بدور كبير في تسهيل عمل الهيئة في الترويج للمشروعات الاستثمارية. 2 - جذب الاستثمارات المستهدفة عبر نظام إدارة علاقات العملاء 3 - تحديث بيانات المشاريع في المركز والفروع وسرعة تبادل المعلومات.



المهام	الموضوع	القيمة المستقبلية
	بوابة إلكترونية لهيئة لخدمة المستثمرين	1 - تحقيق زيادة ملحوظة في الإنتاجية والكفاءة وآلية تقديم الخدمة من تفعيل نظام تبادل المعلومات بين الموظفين في الهيئة. 2 - اعتماد البريد الإلكتروني الداخل بوصفها أحد أهم أدوات التواصل والمخاطبة بين الموظفين في الهيئة. 3 - بناء أدوات تقنية تساعد على سرعة اتخاذ القرار والحصول على المعلومات بسرعة ودقة عالية، وتقديم المعلومات السريعة للمستثمرين.
الوظيفة الرابعة: تسهيلات الاستثمار	النافذة الواحدة	- تقديم الخدمة السريعة للمستثمرين وإنجاز معاملاتهم في وقت قياسي. - عكس صورة إيجابية عن خدمات الهيئة لمعاملات المستثمرين. - الحد من بعض الظواهر السلبية والروتين الممل لإنجاز المعاملات.
	المشاريع الاستراتيجية	- استعادة الثقة لدى المستثمرين في المشاريع الاستراتيجية وتقديم المقترحات اللازمة لإزالة العوائق والصعوبات. - عكس مدى اهتمام الهيئة بهذه المشاريع وحل مشكلاتها. - معرفة أهم المعوقات التي تواجه هذه المشارع وتقديم المقترحات لمعالجتها.

الهيئة العامة للاستثمار: الجمهورية اليمنية، الموقع الرسمي www.investinyemen.org.



ثالثًا: إصلاح بيئة الاستثمار في عدن[1]:

عدن تواجه صعوبات في جذب الاستثمار الأجنبي، وأيضًا في إعادة رأس المال الوطني والشركات الأجنبية التي هربت من البلد بحثًا عن بيئة أعمال أكثر أمنًا، لا بد من التعامل مع الجهود الرامية إلى وضع تدابير لتحسين بيئة الأعمال الوطنية على أنها أولوية محورية في سبيل جذب الاستثمارات من جديد إلى عدن وبدء عملية تعافي القطاعات الخاص والعام.

حدد منتدى رواد التنمية الأولويات العامة للحكومة اليمنية المعترف بها دوليًّا وأصحاب الشأن الدوليين بتسهيل التجارة "استيراد وتصدير" والحفاظ على مستويات الاستثمار الحالية في البلاد، بهدف زيادة الاستثمار من تحسين بيئة الأعمال، وفي هذا السياق يوصي رواد التنمية بالآتي:

1. وضع المعالجات العاجلة للتحديات التي تواجه عملية تسيير طلبات خطابات الاعتماد التي يقوم بها التجار من أجل استيراد السلع الأساسية، على الرغم من أن البنك المركزي في عدن واللجنة الاقتصادية المرتبطة به قد وضعا آلية عملية لتوفير التمويل لعمليات استيراد السلع الأساسية، وينوه رواد التنمية أن هذه العملية قد أصبحت مشلولة بصورة شبة كاملة بسبب الصراع بين البنك المركزي في عدن والبنك المركزي في صنعاء.

2. مراجعة البضائع وتنقيحها التي يحظر استيرادها، يشير رواد التنمية إلى أن قائمة الموارد التي يحظر التحالف استيرادها في اليمن طويلة للغاية، وهي أيضًا صارمة وعقابية، فحظر هذه البضائع يمنع المستهلكين في اليمن من شراء عديد من المواد الغذائية والمنزلية التي يحتاجونها في حياتهم اليومية، وذلك يمنع المصانع من

(1) أولويات لتعافي القطاع الخاص في اليمن "إصلاح بيئة الأعمال والاستثمار"، ورقة سياسات، إعادة تصور اقتصاد اليمن، مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، info@devchampions.org، إصدار: 15، 2019م، ص: 7 – 8.



الحصول على المواد الخام التي تحتاجها لصناعة منتجاتها، وعلى ذلك يجب مراجعة قائمة البضائع المحظورة، مع الحرص على السماح باستيراد منتجات أكثر.

3. إعداد خطة عمل سريعة لدعم الصادرات وإزالة العوائق البيروقراطية، على سبيل المثال: أغلقت كثير من الشركات العاملة في قطاع صيد الأسماك، فيما تعاني شركات أخرى من قيود شديدة تفرضها بيروقراطية الحكومة وعجزها عن دعمها.

4. إعادة تفعيل الهيئات الحكومية ودعمها التي من شأنها تسيير التجارة الدولية، تتضمن هذه الهيئات المجلس الاقتصاد الأعلى والمجلس الأعلى لتنمية التصدير.

5. إعداد قائمة بمشاريع الاستثمارات ذات الأولوية التي يمكن أن تزيد من فعالية القطاعات الحيوية، بحيث تشمل هذه القائمة استثمارات في البنية التحتية الخاصة بالموانئ وخطوط الملاحة البحرية، لتسريع عجلة الاستيراد والتصدير عن طريق الشحن عبر البحار، ومن الممكن تسويق هذه القائمة لمانحين وممولين إقليميين ودوليين مهتمين.

6. تبني مشاركة القطاع الخاص بوصفها خطوة نحو بناء شراكة فاعلة بين القطاعين العام والخاص، بالنظر إلى النطاق الضخم للاحتياجات التي ستفرضها الاستثمارات في البنية التحتية والعائدات الحكومية المتردية، فمن غير الوارد أن تستطيع هذه العائدات تمويل تلك الاستثمارات؛ لذلك ستكون هناك حاجة لضخ كميات كبيرة من التمويل من القطاع الخاص إلى جانب ما يقدمه المانحون لتلبية احتياجات هذه الاستثمارات، ولكن الحكومة اليمنية تفتقر إلى الخبرة في تنفيذ صفقات من هذا النوع في الوقت الذي قد يتوجس لاعبو القطاع الخاص من التعامل مع الحكومة بالنظر إلى وضعها الحالي.

7. قبول الاحتكام إلى القانون الدولي بشأن أي عقود موقعة في ظل ضعف النظام القانونين القائم في اليمن.

8. دعم الاستثمارات في مناطق اليمن المختلفة، يجب أن تشتمل هذه العملية على إجراء دراسات ومسوح لتقييم الميزات التنافسية التي تتمتع بها المناطق والأقاليم،



ويجب أن تضمن منح صلاحيات أكبر للسلطات المحلية فيما يتعلق بالترويج وجذب الاستثمارات الدولية.

9. إعطاء الأولوية للحفاظ على الاستثمارات القائمة حاليًا، عبر منح حوافز ضريبية وإعفاءات لفترة زمنية محددة.

10. تعزيز اللامركزية ودعم وسائل بديلة لإنتاج الطاقة، لأحد القطاعات التي تتمتع بهامش نمو كبير في هذا السياق هي الزراعة، فيتوجب على ذوي السلطة في عدن والمجتمع الدولي دعم مشاريع لاستخدام وحدات الطاقة.

المطلب الثالث: عدن كمنطقة جذب للاستثمارات عن طريق إنشاء قرية سياحية، تشمل تطوير جوهري للمديرية التي تقام فيها القرية السياحية

أولًا: فكرة القرية السياحية وأساسياتها:

الفكرة منبعها النقص في المنشآت السياحية والإيوائية الراقية في عدن واليمن بشكل عام، والمشتملة على الخدمات السياحية للسائح الخارجي والمحلي، والقادمين من رجال الأعمال والسياسيين والتجار وغيرهم، ومنها تقوية مركز مدينة عدن نظرًا لامتلاكها الموقع المتميز والمواقع التراثية ومركزها التجاري الإقليمي والعالمي.

1 - الموقع الجغرافي للقرية السياحية:

الموقع ذو إطلالة على الواجهة البحرية جنوب شرق عدن تحديدًا في مديرية التواهي، حاله مثل أكثر القرى السياحية في العالم، وارتكازه على مرتفع جبلي حيث تتوزع المباني على المنحدر بشكل هندسي متناسق بمساحة خمسة إلى ستة هكتار، اختيار هذا الموقع كان بسبب المساحة الفارغة للموقع حيث من الممكن استغلال الموقع من دون الإضرار بأحد، وإمكانية شق الطرقات وتعبيدها لقربها من الطريق العام، قربها من الميناء، وقربها من مكان سكني حيث يمكن لسكان المنطقة الاستفادة من مخرجات القرية إما بتحويل مناطقهم لأسواق تجارية للقادمين، أو لعمل أبناء المنطقة في القرية السياحية نفسها، وأيضًا قرب القرية السياحية من المواقع الأثرية مثل



الصهاريج وقلعة صيرة، موقع إطلاله القرية السياحية يشبه في تضاريسه بعض القرى السياحية الناجحة، مثل قرية أتراني الإيطالية، وسانتوريني اليونانية، أما عن أوقات النشاط في القرية السياحية فالمناخ في محافظة عدن يسمح من الاستفادة من القرية السياحية طوال فصول العام؛ نظرًا للطقس الصيفي صيفًا والمعتدل في الشتاء الذي تتمتع به محافظة عدن.

2 – أهمية إنشاء القرية السياحية في محافظة عدن:

عدن ليست فقط مفتقرة إلى إنشاء القرية السياحية، عدن بحاجة إلى جميع المشاريع الاستثمارية والإنمائية؛ لانتعاش المدينة وما حولها من محافظات، فالاستثمار هو عملية متكاملة من التطور والازدهار. ويمكن تلخيص أهمية إنشاء القرية السياحية بالتالي:

أ – إعادة الترويج للسياحة في عدن، بعد أن غاب كل مظاهرها بعد حرب 2015م، مع الأخذ بعين الاعتبار إحياء كل أنشطة الترويج السياحي.

ب – العمل على أن تكون العاصمة عدن مركزًا يضمن سبل الإقامة لكل القادمين الخارجيين والمحليين.

ج – العمل الجاد على المشاريع الاستثمارية والسياحية يؤدي إلى الفرض على السلطات المعنية الحكومية والأمنية بجدية على فرض النظام وترسيخ الأمن والتعامل مع قضايا البلد بمسؤولية.

د – لفت نظر المجتمع الدولي على أن العاصمة عدن قامت من ركام الحرب، وأنها مستعدة للتطور بأرضها وكوادر أبنائها.

هـ – توفير فرص العمل لطالبيها من أبنا عدن بشكل مباشر، وتنشط العمل التجاري لكل ما يحيط بالقرية السياحية.

و – عملية الاستثمار هي عملية تسلسلية وتنافسية، إذ كل عمل استثماري ناجح يتبعه عمل مشابه بل واكثر تطورًا، وكلها تصب في مصلحة البلد، ومن ثم نشاط



المستثمرين يشكل وسيلة ضغط على الدولة نفسها للعمل على حشد الجهود لتوفير التسهيلات للمستثمرين لإنجاز استثماراتهم.

3 - شكل القرية السياحية:

شكل القرية يكون بتقسيم القرية السياحية بدءًا بالفندق الذي يكون مركزًا للقرية السياحية، فندق ذو الخمسة نجوم الذي يأخذ شكل اللؤلؤة في قبابة الزجاجية، وهذا هو اسم القرية، أما عن الألوان؛ فالأبيض والرمادي هو الطاغي على جميع الأجزاء المتبقية للفندق، وسوف يكون جميع تقسيمات القرية ومبانيها وفق تصميم الفندق، حيث تأخذ شكلًا موحدًا للمباني والشاليهات والمراكز التجارية والمطاعم والنادي الصحي، والذي سوف تصمم بالنمط نفسه، واعتمد الطابع الحديث تصميم القرية بتفاصيل قليلة بعيدة عن النحت والزخرفة. إطلاله القرية ساحلية على مرتفع جبلي.

4 - المشكلات التي تواجه إنشاء القرية السياحية في عدن:

المشكلات كثيرة، أولها عدم الاستقرار الأمني نتيجة تعاقب الأزمات جراء حرب 2015م. وعدم اتفاق القوى السياسية على رؤية موحدة لتحقيق الاستقرار الأمني في اليمن بشكل عام وعدن بشكل خاص. عدم وضع استراتيجية جديده للدولة التي تكونت بعد حرب 2015م بشأن الاستثمار في اليمن، أو حتى رسم منهجية للتعامل بها بين المحافظات، لاسيما عدن لتسهيل التعاملات بين المستثمرين من إعطاء التصاريح واستيراد المواد وتسهيلات البنية التحتية للمشروع. صعوبة توفير المواد الخاصة بالبناء من بداية عمل أساسيات القرية السياحية إلى أعمال الديكور؛ بسبب عدم تطابق جودة المواد مع ما يتم استعراضه في خطة المشروع، وعدم توفيره في البلد نفسها لبناء وتكوينات القرية السياحية. ضعف البنية التحتية للبلد ومن ثم صعوبة ربطها بالبنية التحتية للقرية السياحية تضاعف تكلفة المشروع بسبب ذلك. وعلى الرغم من كل تلك المشكلات إلا أن التطور العمراني في عدن في ذروته، ويتزايد كل يوم بمقابل ازدياد الطلب على الوحدات السكنية سواء للتمليك أو المستأجرة بشكل كبير حتى مع ارتفاع الأسعار.



ثانيًا: خطة تمديد المساحة الجغرافية للقرية السياحية:

1 – مراحل تمديد القرية السياحية:

تكون خطة التوسعة للقرية السياحية عبر مرحلتين وهما: عبر توسعة القرية السياحية نفسها، والمرحلة الثانية عبر التركيز على التنمية في البقعة الجغرافية المحيط بالقرية السياحية، ويكون على وفق تطوير المواقع الأثرية وترميمها، وتطوير البنية التحتية، وتسخير بعض المباني لخدمة المواطن والقرية السياحية في الوقت نفسه عبر عملية تكاملية منهجية مدروسة، وعليه تكون خطة التوسعة للقرية السياحية كالتالي:

2 – المرحلة الأولى لتمديد القرية السياحية:

- زيادة مساحة القرية السياحية إلى 15 هكتار.
- صالة عرض تستوعب النشاطات والفعاليات المختلفة، مجهزة بالأجهزة الحديثة كافة التي تخدم جميع متطلبات العروض.
- امتداد لمجموعة مبانٍ إلى داخل البحر المقابل للقرية السياحية على شكل اللؤلؤ، وبشكل مبتكر للحفاظ على شكل القرية السياحية السابقة.
- إضافة مبانٍ على الجبال المطلة للقرية السياحية، وتصميمها بشكل حديث ومبتكر.
- إنشاء معرض يختص بتاريخ عدن بشكل حديث، مبنى للأحياء البحرية بتصميم عصري.
- صالة سينما، وعروض المسرح، وعروض 7D.
- مبنًى للأحياء البحرية بتصميم عصري.
- مبنًى للغوص والأنشطة البحرية.
- بناء الأمن، وبناء المكافئ.
- المسجد

3 – المرحلة الثانية لتنمية البقعة الجغرافية المحيطة بالقرية السياحية:

أ – يتم ربط البنية التحتية للقرية السياحية ببقية المديرية نفسها.



ب - تطوير المواقع الأثرية الأساسية وترميمها لمديرية التواهي وكريتر مثل برج الساعة والصهاريج وقلعة صيرة فيما يتناسب مع الشكل الأثري المناسب للمواقع. تحوَّل البنايات القديمة في مديرية كريتر والتواهي، لاسيما التي يتجاوز عمرها 200 عام، لاسيما الطوابق السفلية؛ إلى محلات تجارية بأسلوب المتاجر العالمية الحديثة مثل إيطاليا وفرنسا التي حوَّلت أعتق متاجرها إلى معارض للماركات العالمية.

ج - ربط مديرية التواهي بجسر بحري إلى مديرية البريقة لاختصار المسافة بشكل كبير، حيث إن الشريط الساحلي الغربي لعدن أصبح من أكثر الطرق استعمالًا وخاصة في الخمس السنوات الماضية.

هـ - إنشاء مقرٍّ لهيئة السياحة للترويج للسياحة في عدن.

4 - شرح تفصيلي للقرية السياحية:

القرية السياحية وجدت على مساحة أرض تقدر4 هكتار على أرض ساحلية يحدها البحر من الجهة الجنوبية (الأمامية)، ويحدها من الجهة الشمالية الجبال، ومن شرقها وغربها أيضًا الجبال، في حين ترتبط القرية ببقية أجزاء المحافظة بجسر بحري من الجهة الشمالية الغربية للقرية. تعد القرية السياحية من القرى الصغيرة الحجم، ولكنها تشمل جميع مكونات القرى السياحية، حيث تضم المبنى الرئيس (البرج)، والشاليهات، والفلل، والمطاعم، والنادي الصحي، والعيادة الطبية، إضافة إلى الشاطئ والاستراحات الشاطئية، والمعرض، وملعب كرة القدم وملعب التنس، مواقف السيارات، في حين يتحدد شكل القرية بتنسيق متساوٍ يأخذ شكل اللؤلؤة والأشكال البحرية بتصميم هندسي حديث وقليل التفاصيل والزخارف، حيث أخذت الشاليهات الأشكال الدائرية، والفلل حددت تصاميمها بشكل بيضاوي، في حين أخذ المطعم شكل الشراع، والنادي الصحي كان تصميمه على شكل القُبه الزجاجية، والبرج كان تصميمه نصف دائري مع اتخاذ شكل الصدفة في تصميمة العلوي، في حين ملعب كرة القدم وملعب التنس يقع في الجهة الغربية للبرج، أما المعلم الخاص بالقرية السياحية الذي يأخذ شكل الشجرة النحاسية مع اللؤلؤ، وزعت الأرصفة

والمساحات الخضراء والمساحات المائية بما يتناسب مع تكوينات القرية، أما الألوان فتراوحت بين الأبيض والأزرق، وتركت مساحة فارغة تقع في الجهة الشرقية للقرية يستفاد منها لاحقًا لممارسة بعض النشاطات المختلفة وتوسع القرية بشكل مبدئي، مع إمكانية توفير الآلات ومعدات وقوارب النشاطات البحرية، وكل ما يتعلق برياضة تسلق المنحدرات والجبال، وأيضًا وجود مهبط الطائرة الذي يمثل العلامة (H) على الجانب الغربي للقرية، ويمكن تفصيل مساحة أجزاء القرية بشكل تقريبي حسب المساحة للتصميم الهندسي للقرية السياحية عليها كالآتي:

نوع البناء	المساحة	تقسيم	الإجمالي
إجمالي مساحة الأرض	4 هكتار 40,000 متر	60% مباني و40% أرصفة.	40,000 متر
الجسر البحري	180 متر	ممتد بجانب الجبل	180متر
البناء الرئيس (البرج)	1 هكتار أي 10,000متر	- يتكون من محلات تجارية - وغرف فندقية. - وصالتي عرض إحداها VIP.	10,000
الشاليهات المكونة من طابق وأحد	70 متر لكل شاليه	22 شاليه.	1,540 متر
الفلل المكونة من طابقين	100 متر لكل فلة	11 فلة.	1,100 متر
المطعم المكون من طابقين	250 متر	مع اختلاف تقسيماته الداخلية.	250 متر



النادي الصحي، والعيادة	400 متر	صالة رياضة بجميع التجهيزات، مسبح،ومقها والعيادة الطبة.	400 متر
الملاعب الرياضية	91في 45متر 24 في 8 متر	ملعب كرة القدم وملعب التنس.	4,287 متر
الأرصفة، والمواقف، والمساحة الشاطئية	–	مساحات خضراء، مساحة شاطئية، أرصفة، مواقف سيارات.	22,243متر

توزيع مساحة القرية السياحية

الجدول (6)

المصدر: على وفق البيانات التي صممت على وفق المقاييس الهندسية للقرية السياحية.



الرسوم الهندسية للقرية السياحية:

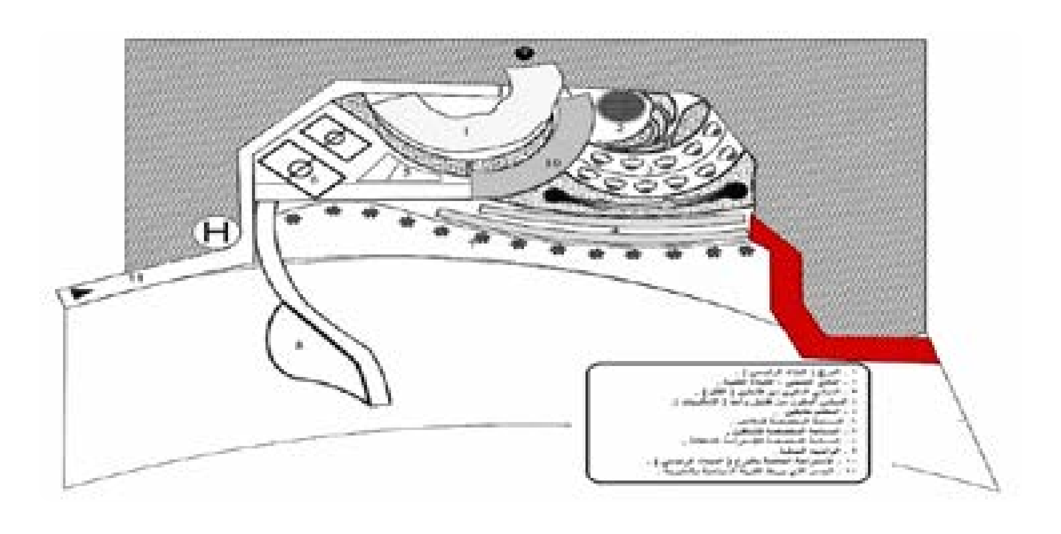
صورة قمر صناع لموقع القرية

رسم (1)



رسم هندسي يوضح أقسام القرية

الرسم (2)



تصميم 3D والإظهار الهندسي للقرية السياحية

الرسم (3)



الرسم (4)





الرسم (5)



الرسم (6)





الرسم (7)



الرسم (8)





الرسم (9)



الرسم (10)





ملخص:

أهمية عدن القديمة لا خلاف عليها، وهي مركز اقتصادي وتجاري ترتكز على طرق وممرات مائية استراتيجية بالنسبة للجنوب وشبه الجزير العربية والإقليم، وهذا ما جعلها موقع صراع من القدم.

التركيز على الاستثمار للنهوض باقتصاد عدن ورفع الناتج المحلي الإجمالي لدولة هشة لا تنظمها قوانين دولة ذات سيادة، وإنما مصدر القرار فيها هي لقوى خارجية عدة أمر يتسم بالصعوبة، بل إن ما تواجهه العاصمة عدن بشكل خاص والمناطق الجنوبية بشكل عام ما هو إلا تقييد للنهوض بالتنمية لهذه المناطق لصالح أطراف خارجية، وما زاد الوضع سوء كثرة الأحزاب المتصارعة التي لم تدخر أي جهد لوضع استراتيجية شاملة للاستثمار في عدن.

من المهم تحديد الأسباب الرئيسة للمشكلة إذا كان هناك توجه جاد وحقيق لإصلاح المسار الاقتصادي بشكل عام والاستثمار بشكل خاص وفق حلول تتماشى مع واقع العاصمة عدن الحالي، وأهمها تحديد القوى المسيطرة على اتخاذ القرار في عدن، ومن هو المتحكم الحقيقي بالقرار في عدن؟

إذا ما تم تحديد صاحب القرار في العاصمة بعدها تلقى عليه مسؤولية وضع الاستراتيجية الاقتصادية الشاملة التي يأخذ بالاعتبار جميع التغيرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والأمنية ووضع الاحتمالات لبيئة الخطر، إنشاء هيئة للاستثمار يتعدى نفوذها صلاحيات الهيئة العامة للاستثمار المتواجدة حاليًا، والتي تقتصر مهامها على إصدار التصاريح وتوفير بعض المعلومات البدائية فقط، فمن أهم الأدوار التي سوف تقوم بها هيئة الاستثمار الحديثة هي وضع الخطط واقتراح المشاريع ودراستها وتقديمها للمستثمر، من مشاريع إنتاجية وخدمية وتجارية وسياحية، وأهمها المشاريع التنموية التي تقوي الأساس الاقتصادي، مع وضع بعض التعديلات على بعض قوانين الاستثمار القديمة، وتكون لها قاعدة معرفية بالمستثمرين الجنوبيون في جميع أنحاء العالم. تأسيس قاعدة معلومات اقتصادية وإحصاء إلكتروني حديث

يضم جميع معلومات المناطق الجنوبية، وتشمل مسحًا شاملًا للأراضي والمساحات الجنوبية وأهميتها، ومناطق الجذب السياحي، والتركيز السكاني والثروات بشكل عام.

مسح هندسي شامل للحفاظ على ما تبقى من التخطيط الحضري لمدينة عدن، يليها تحديد الشكل الحديث لمدينة ذات تخطيط عمراني متطور قابل للتنمية في المستقبل.

حاليًا لا استراتيجية حديثة واضحة للاقتصاد الجنوبي يتم البدء بها بشكل فعلي، ولا يمكن اعتبار ما يتم إنشاؤه من مراكز صحية ومولات خاصة أنها استثمار تنموي حقيقي، يقوي اقتصاد الجنوب ويدعم الاستثمار، فهي تلبي حاجة السوق في بعض الجوانب، ولكنها لا تدفع بعجلة التنمية.

المتغيرات المتناقضة التي تمر بها العاصمة عدن من ناحية عدم الاستقرار في العملة، وارتفاع نسبة الفقر مع نمو عدد السكان من جميع مناطق العربية اليمنية، وهذا له آثار سلبية مضاعفة، مع ازدياد الطلب على المناطق السكنية، بغض النظر عن ارتفاع أسعارها مقابل ذلك ارتفاع الطلب على جميع أنواع المنتجات والسلع بشكل متسارع، مقابل ذلك بنية أساسية مدمرة تقريبًا مع زيادة الطلب بشكل كبير على شراء المساحات السكنية والتجارية، وبناء الكثير من المدن غير المخططة ضمن إطار المساحات للدولة، كل هذا يجعل من عدن غير قابلة لتصنيفها ضمن أي قوانين اقتصادية واستثمارية متعارف بها عالميًا، وفي معنى شامل تندرج عدن ضمن (كل ما هو موجود سوف يتم استهلاكه مهما كان سعره وجودته في جميع المجلات).

إذن يجب أن تتضافر الجهود لدعم ركيزة الاقتصاد بشكل عام والاستثمار بصفة خاصة، وعلى ضوء ما تم الاستناد عليه في البحث الذي تم تقديمه يمكن أن نقول إنه لا توجد استثمارات جديرة بالذكر في عدن، وما تم ذكرة من استثمارات لا تعدّ استثمارات تنموية، وإنما تغطي حاجة شريحة معينة، وهي غير داعمة لاقتصاد دولة بحاجة إلى بناء من جديد.

التأسيس من الصفر هو الحل، بجهود جديدة وخطط حديثة مدروسة وفق طاقم نظيف لم يشارك بالفساد، مع كفاءات من ذوي الخبرة. التمكين وحسن الإدارة



الاقتصادية التي تفتقر إليها عدن هي التي سوف تنهض بالاقتصاد والاستثمار في عدن، ولكن تدوير الموجود لن يوصل عدن لبناء اقتصاد متماسك وقوي، بل ما سوف يحدث هو ما حدث في السابق فقط، مع مواكبة إرضاء الشركاء المتدخلين في الجنوب بحلول جذرية تصب في الصالح العام.

الخاتمة:

الاستثمار بوصفه قوة اقتصادية للدولة هو ركيزة أساسية لمصادر الدخل بشقية العام والخاص، أما الاستثمار السياحي وعلاقته بالتنمية الاقتصادية فهما يشكلان علاقة طردية، حيث إن كل ما كانت التنمية الاقتصادية للبلد أكثر تطورًا كان الاستثمار السياحي أكثر جذبًا ورواجًا للدول الأخرى. أما من حيث مكانة اليمن للسياحة فتعُّد ضعيفة جدًا، حتى وإن تمتعت بالمقومات السياحية المتكاملة جغرافيًا وتاريخيًا، والسبب الرئيس لذلك هو عدم اهتمام الحكومة بالسياحية، حيث إن القصور من جانب الحكومة لم يتوقف على السياحية فقط، بل على الوضع الاقتصاد ككل، حتى بعد مضي ستة أعوام على انتهاء حرب 2015م لم تتوصل إلى أي تغير ملموس لتطوير الوضع الاقتصادي بشكل عام، فمن أسهم في تدمر اليمن هم أنفسهم متواجدين حاليًا.

النتائج:

- إن قطاع السياحة قطاع واعد يمكنه أن يضيف إلى ميزانية الدولة بالعملة الصعبة، ودعم ميزان المدفوعات وتوفير فرص عمل في البلد، حيث إن الموارد الطبيعية قابلة للنضوب في حين الاستثمار في المجال السياحي عملية مستدامة ومتجددة وبحاجة إلى عناية خاصة من الدولة.
- ما تضيفه التنمية الاقتصادية بشكلها العام لدعم الاستثمار والسياحة عبر التطوير الذي تسعى لرفد جميع مقومات الدولة به على وفق منظومة متكاملة من تقديم التسهيلات الإنشائية والقانونية، ودعم جميع مقومات الجذب للأفراد المحليين والدوليين، ومن ثم انعكاسه بشكل مباشر على الاستثمار السياحي، مع الأخذ

بعين الاعتبار الجانب الأمني والسياسي، وأيضًا ثقافة المجتمع وتفاعله مع عملية التطور والتنمية بشكل عام.

- الأهمية الجغرافية لعدن وأهميتها السياسية من قديم العصور، وضمان استقرارها هو مطلب كثير من الدول لاسيما المجاورة، بسبب تأثر استقرارها بالأحداث الدائرة في عدن، تنافس كثير من القوى العالمية للسيطرة عليها هو سبب الصراعات غير المنقطعة على اليمن.

التوصيات:

1 - الحفاظ على استقرار الوضع الأمني في عدن، وتسخير الجهود، وإعادة صياغة الخطط الأمنية مع القوى المتواجدة الحالية.

2 - إعداد استراتيجية شاملة للاستثمار بشكل عام، وإضافة التعديلات على القوانين المطروحة سابقًا.

3 - إنشاء هيئة للسياحة في عدن، ويكون لها ارتباط وثيق بالهيئة العامة للاستثمار؛ لتسهيل التعاملات والإجراءات.

4 - تطوير مركز معلومات لجميع البيانات الاستثمارية، تتضمن أكبر قاعدة معلوماتية لكل ما يخص الاستثمار في جميع قطاعاته.

5 - ترميم المواقع الأثرية وتهيئتها، في جميع مناطق الجذب السياحي في عدن، وإقامة الفعاليات والنشاطات بالقرب منها، ووضع الخطط المنهجية للترويج للسياحة بالاستعانة بخبرات مدربة في هذا المجال.

6 - إصلاح جميع المؤسسات الخدمة والإنتاجية في الدولة؛ لأن التنمية هي عبارة عن تنمية جميع موارد الإيرادات والخدمات، وتحقيق عملية التوافق والمزج بينهم، فإذن هي امتداد لعملية متكاملة وشاملة؛ بسبب ارتباطها ببعض، ويشمل الإصلاح الجوانب الإدارية والقانونية، بمعنى إعادة هيكلة لكل المؤسسات والتخلص من الهياكل البشرية التي كانت ومازالت تتسبب في إفشال عملية

التنمية الاقتصادية، وإن لم يُبعد الأفراد المتسببون بتدمير الاقتصاد بشكل عام، والاستثمار بشكل خاص عن التحكم بالقرار في الدولة؛ لن يكون هناك إي عملية للتنمية الاقتصادية. وضرورة استبدال الكفاءات النزيهة وذات الخبرة بهم، والتي يقتضي من أولى مهامه الآتي:

- اختيار الأشخاص المناسبين لتطوير المجال الاستثماري في البلد.
- السعي لتبسيط الإجراءات والقوانين للمستثمرين، لجذبهم للاستثمار، عبر فريق مخصص ومدرب لجذب المستثمرين وإقناعهم بالاستثمار، حيث يكون هذا الفريق ذا قاعدة معرفية في البلد وخبرة كافية.
- استعمال أحدث أساليب الترويج وطرائقه للاستثمار والسياحة، إما إعلاميًا وإمَّا عبر المعارض الخارجية في البلدان الأخرى.
- عمل ورش عمل للتدريب والتأهيل من أجل البدء في العملية الاستثمارية بطرائق قانونية، من دون المساس بمصلحة المواطنين وممتلكاتهم، بل جعلها عملية تصب في مصلحة الجميع.

المراجع:

(1) د. ابتهاج سعيد الخيبة: الترويج السياحي والاستثمار، مجلة الاقتصادي، جامعه عدن، العدد الرابع، السنة الرابعة، يناير 2011 م، ص 139.

(2) عبدالجبار عبدالله سعيد الصلوي: بحوث ومقالات في الاقتصاد والسياحة، الطبعة الأولى 2013م، ص 147.

(3) م. نبيل موسى: أثر السياحة على التواصل الحضري للمجتمع، معهد الإدارة التقنية، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العراق، العدد السادس والثلاثون، العام 2013م، ص 190.

(4) د.م. أحمد محمد أحمد الحزمي، الأهمية الاستراتيجية والمسكن التقليدي لمدينة عدن – دراسة حالة، 5 أبريل 2007 م – جامعة عدن – المؤتمر الدولي السادس للحضارة اليمنية "الملتقى السبئية الحادي عشر" – عدن الحضارة والتاريخ – 3 – 5 أبريل 2007م، ص 1 – 2.

(5) د. عدنان عمر الجفري، محافظة عدن إنجازات حاضرة لتنمية مستدامة، الجمهورية اليمنية، 2003 – 2008م، ص 21 – 33 – 34.

(6) أ.د. عبدالباقي محمد إبراهيم، آفاق الاستثمار في عدن تخطيط وإدارة التنمية والاستثمار، المؤتمر الأول لرجال المال والأعمال، الغرفة التجارة – عدن، 1996توفمبر 28، ص 1، 2.

(7) أ.د. عبدالباقي محمد إبراهيم، آفاق الاستثمار في عدن تخطيط وإدارة التنمية والاستثمار، نفسه، ص 1، 2.

(8) المصدر: الهيئة العامة للاستثمار – عدن، gia.aden.inf@gmail.com.

(9) عداد: منظمة تجديد للتنمية والديمقراطية، عدن منطقة اقتصادية، عدن – الجمهورية اليمنية عام 2018م، ص 40، 92.

(10) عداد: منظمة تجديد للتنمية والديمقراطية، نفسه، ص 45 – 126.

(11) د. أحمد الصفتي، مسيرة الإصلاح الاقتصادي وتهيئة البيئة الاستثمارية في اليمن، ورقة قدمت لمؤتمر" فرص الاستثمار في اليمن". صنعاء، 2007م، ص 25 إلى 30.

(12) أولويات لتعافي القطاع الخاص في اليمن "إصلاح بيئة الأعمال والاستثمار"، ورقة سياسات، إعادة تصور اقتصاد اليمن، مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، info@devchampions.org، إصدار: 15، 2019م، ص: 7 – 8.



المعالم الأثرية والطبيعية ودورها في جلب الاستثمار السياحي في مدينة عدن

أ. أنديرا علي صالح ناصر جبران
مدرس في قسم الجغرافيا - كلية التربية - جامعة عدن

ملخص

شكَّلت نشأة مدينة عدن النواة التي انشطرت منها نويات عديدة لتشكل مدينة عدن الحالية، فالمدن في نشأتها تنمو كأي كائن حي، حيث تمثل النواة الأساس في نشأتها ونموها، وهي فوهة بركان عدن، ثم أخذت بنمو في أطرافها الشرقية والغربية، والشمالية الغربية وذلك نتيجة لعوامل عديدة جغرافية اجتمعت فيما بينها لتوفّر فرصًا حقيقية في تطور النمو الحضري بتغيره العمراني (التوسع في المباني) والنمو السكاني (الزيادة في عدد السكان)، مدينة عدن تمتلك العديد من المقومات الجغرافية الطبيعية ومعالم سياحية تاريخية وأثرية متعددة، وإلى جانب عناصر الجذب السياحية يوجد عمق حضاري وتاريخي للحياة الاجتماعية والاقتصادية للمدينة، تبين أن بعض الأنشطة السياحية تعتمد على مقومات جغرافية طبيعية، والبعض الآخر منها على مقومات جغرافية بشرية، وهذه الأنشطة موزعة على مناطق التركيب الداخلي، لمدينة عدن، إلا أن كل تلك المقومات للجذب السياحي في مدينة عدن قد تسهم في صياغة مقترح تخطيطي حضري استثماري سياحي.

المقدمة:

لقد أصبحت السياحة نشاطًا مهمًا في كثير من الدول والمجتمعات المتقدمة، لكنها مازالت تواجه كثيرًا من المعوقات في دول العالم النامي، وعلى الرغم من أنها قد تكون



من بين أهم النشاطات الاقتصادية في هذه الدول من ناحية، والطريق الوحيد الذي يمكن أن يعيد لها توازنها الإقليمي من خلال تحقيق الفروق الاقتصادية والاجتماعية المكانية فيها لأقصى حد ممكن من ناحية أخرى[1].

تعتمد السياحة اعتمادًا كاملًا على كيفية جذب السياح، ويتحقق هذا بتوافر مجموعة من المقومات الجغرافية السياحية، ومدى قدرة الدولة على استغلال تلك المقومات في تطوير السياحة، منها مقومات الجذب الجغرافية الطبيعية والبشرية، فالجغرافية الطبيعية مثل: (**الموقع، والتضاريس، والمناخ**)، أما كيفية تأثير هذه المقومات في النشاط السياحي في منطقة معينة، فالموقع له تأثير كبير في تطور الأنشطة السياحية؛ لأنه يمثل الإطار الجغرافي للمنطقة، والمميزات الاجتماعية والاقتصادية للمناطق السياحية الواقعة ضمنها من جهة، والمسافة الفاصلة بين أماكن انطلاق السياح ومناطق استقبالهم، والوقت اللازم لقطعها من جهة أخرى[2].

مدينة عدن تمتاز بموقع جغرافي طبيعي جاذب للسياحة، حيث تقع المدينة على خط الملاحة التجارية الدولية، وتشرف المدينة على ميناء بحري محمي طبيعيًا من جوانبه الشمالية والشرقية والغربية من التيارات التي تهب على المنطقة في جميع الفصول، والأمواج الهائجة والزوابع[3]. وصلاحية ميناء عدن للعمل طوال العام مما يسهم في استقبال السفن السياحية طوال العام، ومن خلال هذا الموقع المتميز فإنها تملك أهم المقومات التي تكسبها صفة الجذب السياحي، كما تعد التضاريس (مظاهر السطح) المتنوعة والمتباينة من أهم العوامل التي تزيد من قوة وجاذبية السياحة لأي منطقة. ومدينة عدن تتعدد وتتباين مظاهر السطح فيها، حيث تتكون من شبه جزيرتين

(1) غنيم. عثمان محمد، نبيتا نبيل سعد، التخطيط السياحي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر، عمان، 1999م، ص39.

(2) البدوي، عثمان عبدالله، مقومات وخصائص الحركة السياحية الخارجية بأمانة العاصمة، أطروحة دكتوراه، جامعة عدن، 1999م، ص39.

(3) باوزير، خالد سالم، ميناء عدن، دراسة تاريخية معاصرة، أطروحة دكتوراه منشورة، دار الثقافة العربية للنشر والترجمة، الشارقة، الإمارات العربية، جامعة عدن، 2001م، ص22.



إحداهما في الشرق ويطلق عليها عدن، والأخرى يطلق عليها البريقة، حيث تحوي الجزيرتان على العديد من المظاهر التضاريسية منها الرؤوس، والخلجان، والسواحل، والمرتفعات الجبلية، وغيرها من المظاهر الجيولوجية والجيمورفولوجية التي تشكل مقومات لقيام الأنشطة السياحية.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى التعرف على أهمية المعالم الأثرية والسياحية في مدينة عدن، وأن هذه الآثار والمعالم فخر واعتزاز لمدينة عدن، ويدل هذا على عراقتها وأصالتها، وتعد هذه الآثار همزة وصل بين الماضي والحاضر.

ولقد حف الماضي بالكثير من الآثار التاريخية والقصور والمساجد في مدينة عدن، ولهذا يجب أن تكون هناك دعوة صريحة لحماية تراثنا، وحماية ما خلفة الأجداد من تراث، سواء معماريا أو فنيًّا أو أثريًّا.

منهجية البحث:

اعتمد البحث لتحقيق أهدافه على عدة مناهج منها النزول الميداني لبعض معالم مدينة عدن، والتوثيق التصويري من خلال الصور المعروضة في ورقة البحث، والمنهج الوصفي، أي وصف هذه المعالم من خلال الدراسات التحليلية.

1.1: المعالم الأثرية والسياحية في مدينة عدن:

مديرية صيرة: (عدن قديمًا)، وهى عبارة عن فوهة بركان، وقد اكتشف الإنجليز بعد استعمارهم لعدن عام 1839م، أنها بركان خامد منذ أكثر من خمسة ملايين سنة[1]، وكانت محصورة بين الجبال، ليس لها طريق إلى البر، فقطع السكان في الجبل بابًا لسلوك الدواب والجمال، وبعد فتح هذا الباب بنى السكان جسرًا يصلهم بالأراضي اليابسة من جنوب شبه جزيرة عدن سمي (جسر العقبة)[2]، ويعد معلمًا من معالم مدينة

(1) البار: محمد علي، عدن لؤلؤة اليمن، كنوز المعرفة، جدة، الجزء الأول، ص98.

(2) أبو العلا: محمود، جغرافية شبه جزيرة العرب، الطبعة الثانية، 1989م، مكتبة الأنجلو المصرية، ص170.



عدن. ومن معالمها كذلك المنارة، وهي كل ما تبقى من أول مسجد بني في عدن في عهد الرسول ﷺ، وهناك العديد من المساجد الأخرى التي تعد من المعالم الدينية لمدينة عدن في صيرة، ومن أهم آثارها ومعالمها صهاريج عدن، وقلعة صيرة، وقصر العبدلي، والعديد من الكنائس التي يتوافد إليها السياح. وتطورت منطقة صيرة، وامتد العمران فيها شمال جسر العقبة بعد الاحتلال البريطاني لمدينة عدن، وأصبحت مركزًا يجمع المؤسسات التجارية المهمة التي تمثل أكبر الشركات العالمية الصناعية، ومنها التجارية، وكانت مقصد السياح الذين يتوافدون إلى مدينة عدن لشراء ما يلزمهم بأسعار رخيصة[1]، ولإطلال منطقة صيرة على خليج صيرة والخليج الأمامي وفر لها مزاولة نشاط صيد الأسماك، والنشاط السياحي، وذلك من خلال إنشاء الحدائق والمتنزَّهات والملاهي، ولأنها منطقة سياحية تم إنشاء العديد من الفنادق والمطاعم السياحية، وتوجد بها أسواق قديمة تجتذب العديد من السياح من الداخل والخارج، وحاليًّا تم إنشاء أسواق تجارية في منطقة صيرة، ومنها عدن مول وخليج مول وغيرها.

مديرية المعلا: كانت ميناءً قديمًا للصيادين ثم للسفن الشراعية، ولاسيما القادمة من الصومال، تقع بين منطقة صيرة والتواهي، وبعد ذلك تطورت منطقة المعلا خلال حقبة الاستعمار البريطاني لمدينة عدن، ولاسيما بعد هزيمة بريطانيا في حرب السويس عام 1956م، وتم نقل أكبر قاعدة لها خارج السويس إلى عدن، وأدى ذلك إلى بناء آلاف المساكن للضباط الإنجليز في المعلا وخورمكسر والتواهي، وأدى ذلك إلى ردم جزء كبير من بحر المعلا، بني عليه أطول شارع في مستعمرة عدن من العمارات الحديثة[2]، وبعد ذلك تم إنشاء العديد من الفنادق والمطاعم السياحية.

مديرية التواهي سميت ستيمر بوينت (Steamer Point) وتعني النقطة التي ترسو عندها السفن[3]، كانت قبل الاستعمار عبارة عن قرية صغيرة للصيادين، وبعد

---

(1) أبو العلا. محمود، المصدر نفسة، ص170.

(2) محمد علي البار، عدن لؤلؤة اليمن، مصدر سابق، ص112.

(3) باوزير. خالد سالم، ميناء عدن، مصدر سابق، ص350.



الاحتلال البريطاني حوّل هينس (الذي احتل عدن وأصبح أول حاكم لها) مقره من الخساف في كريتر إلى طارشين في التواهي، وبعد ذلك صارت الميناء المهم لمدينة عدن، وأصبحت مقرًّا للشركات البحرية والقنصليات الأجنبية، ومقرًّا للمعسكرات البريطانية، وانتشرت فيها الفنادق، ومن أهمها: كريسنت هوتيل (فندق الهلال)، والمطاعم السياحية، والأندية، وأماكن للتنزه البحري في سواحل جولدمور وخليج الفيل[1]، ومن أهم ما يميز منطقة التواهي وأهم معالمها السياحية خرطوم الفيل، وساعة (بيج بن) على قمة الجبل المطل على التواهي، ومن أهم جزرها جزيرة دناقة، وحيث تم إنشاء العديد من الفنادق والمطاعم السياحية والمتنزَّهات والمنتجعات لجذب السياح إليها.

مديرية خورمكسر: تعرف (بالبرزخ) وهو جزء من الأرض يفصل بين بحرين، ويشمل تلك الأراضي الواسعة بين ساحل أبين وخورمكسر[2]، وهى تقع شمال منطقة صيرة، تربط شبه الجزيرة البركانية بالأرض اليابسة من الساحل، وهي عبارة عن عنق ضيق[3]. وخلال مدّة الاستعمار البريطاني لعدن ظل خورمكسر موقعًا عسكريًّا للقوات البريطانية، وعندما تحولت قيادة القوات الجوية عام 1927م، إلى عدن اهتمت بريطانيا بمنطقة خورمكسر، وشيَّدت فيها مطارًا جويًّا عسكريًّا، وبعض المعسكرات والمباني السكنية لجنود القاعدة الجوية[4]، وقد اهتموا بها وشيَّدوا المرافق العامة؛ مثل المدارس والمعاهد، وكذلك تم إنشاء الفنادق ودار سينما، وكازينوهات، وكانت كلها لخدمة الجنود الإنجليز. وبعد الاستقلال تطورت منطقة خورمكسر، حيث إنها تمتد على طول ساحل أبين، فقد تم إنشاء كورنيش في مدينة عدن كورنيش قحطان الشعبي، وهو متنفس لأصحاب المنطقة نفسها والمناطق الأخرى والسياح الذين يزورون مدينة عدن، وتم إنشاء العديد من الفنادق السياحية والمطاعم السياحية والحدائق والمتنزَّهات.

(1) البار. محمد علي، مصدر سابق، ص106.
(2) باوزير: خالد سالم، مصدر سابق، ص358.
(3) أبو العلا: محمود، مصدر سابق، ص172.
(4) باوزير. خالد سالم، مصدر سابق، ص359.



مديرية الشيخ عثمان: تربط بين شبه جزيرة عدن وشبه جزيرة عدن الصغرى، اشتراها الاستعمار البريطاني من سلطان لحج العبدلي. والشيخ عثمان منسوبة لولي مقبور فيها، ومازالت مقبرته فيها[1]، ويدعى (الشيخ عثمان بن محمد الوحكي الزبيري)، حيث قام الإنجليز بتحويل السكان القادمين من صيرة والمعلا والتواهي إلى الشيخ عثمان؛ للحفاظ على معسكرات الجنود الإنجليز من كل خطر قد تسببه هجمات العرب[2]، فقد كانت منطقة الشيخ عثمان عبارة عن قرية صغيرة، ومبانيها متواضعة حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، وبعدها اهتم بها الاستعمار البريطاني بعد الانتعاش الاقتصادي والتجاري في عدن، وتم التخطيط المدني لكل مساحات الشيخ عثمان، وتم إنشاء العمارات ذات الطابع العربي، وبعضها ذات الطابع الأجنبي، وكذلك مدُّوها بالخدمات، وتم إنشاء المتنزَّهات والبساتين والسينما والمحلات التجارية، وأهم ما يميزها بستان الكمسري؛ أكبر متنفَّس وحديقة ملاهي في مدينة عدن، وقد كانت مصيفًا لسكان كريتر في فصل الصيف الحار، وبعد الاستقلال من الاستعمار البريطاني توسعت الشيخ عثمان بشكل كبير؛ كونها منطقة اقتصادية، حيث تم إنشاء العديد من المباني، ومنها الفنادق والمطاعم السياحية، والأسواق التجارية التي خدمت السياحة والسيَّاح في مدينة عدن،

مديرية المنصورة: وقد أُطلق عليها اسم المنصورة، بعد أن اكتمل بناؤها بقرار صادر عن المجلس التشريعي العدني عام 1962م[3]، حيث تقع بين الشيخ عثمان وخورمكسر، وتحدها من الغرب منطقة البريقة، وشمالًا جزء من دار سعد، ومن الجنوب جولة كالتكس والمنطقة الحرة[4]. الذي ساعد على تشييد منطقة المنصورة هو تخفيف هبوب الرياح الحاملة للأتربة المعروفة بالغوبة على منطقة الشيخ عثمان في فصل الصيف، لأن منطقة المنصورة قبل تشييدها كانت عبارة عن أكوام من الأتربة،

---

(1) أبو العلا: محمود، مصدر سابق، ص174.

(2) باوزير: خالد سالم، مصدر سابق، ص353.

(3) باوزير: خالد سالم، مصدر سابق، ص355.

(4) عبدالسلام: نادية إسماعيل، مصدر سابق، ص122.

وكذلك السبب في إنشائها زيادة عدد السكان، ولابد من توفير مبانٍ جديدة لاستيعابهم، وقد تطورت وتوسعت منطقة المنصورة، وتم إنشاء المصانع والمحلات والمباني والفنادق السياحية والمطاعم السياحية والأسواق التجارية.

مديرية دار سعد: وتعني دار الأمير، وأطلق عليها هذا الاسم نسبة إلى أحد الأمراء العبادلة الذي بنى فيها قصرًا قبل الاستعمار البريطاني[1]، وكانت عبارة عن مزارع وبساتين، وكانت ضمن منطقة الشيخ عثمان، حيث كانت في أيام الاستعمار البريطاني أقصى نقطة حدودية تقع في الجزء الشمالي الشرقي من عدن، تحدها مديرية تبن التابعة لمحافظة لحج من الشمال، ومنطقتا الشيخ عثمان والمنصورة من الجنوب، ومنطقة البريقة من اتجاه الغرب، وقد اهتموا بها، لأنها أقصى نقطة جمركية مهمة بمحاذاة سلطنة العبادلة، وكانت ممرًّا للقوافل، وبعد ذلك للسيارات المحملة بالبضائع والمسافرين. زادت أهمية دارسعد عندما منع الاستعمار البريطاني دخول القات إلى مناطق كريتر والمعلا والتواهي والشيخ عثمان والمنصورة[2]، وسمحت بتعاطيه في دارسعد؛ وحيث تم إنشاء العديد من أماكن لتجمعات لتعاطي القات، وكانت متنفسهم وراحتهم فيها، يذهبون إليها صباحًا ويعودون إلى منازلهم ليلًا، حيث تم إنشاء دار سينما، وكانت تخدم أهل المنطقة وبعض الزائرين إليها، وكانت بيوتها معظمها من الأكواخ والبيوت الصغيرة[3]، وبعد الوحدة اليمنية؛ ونتيجة تدفق تيارات الهجرة الوافدة من المحافظات الأخرى، أدت إلى ضغط سكاني تعاني منه مدينة عدن، حيث شهدت هذه المنطقة نموًّا سكانيًا وامتدادًا عمرانيًّا كبيرًا، وقد تم إنشاء العديد من الفنادق السياحية،

مديرية البريقة: أو ما تسمى (عدن الصغرى)، وهي التسمية التي أطلقها البريطانيون على البريقة بعد احتلالهم عدن[4]، وهى الجزيرة التوأم لجزيرة عدن الشرقية وتقع

---

(1) باوزير: خالد سالم، مصدر سابق، ص356.

(2) البار: محمد علي، مصدر سابق، ص103.

(3) باوزير: خالد، مصدر سابق، ص358.

(4) باوزير: خالد سالم، مصدر سابق، ص360.



غربها، وهى أكبر مناطق مدينة عدن، وبنيت عليها أول مصفاة نفط 1952م، وشيدت فيها كنيسة في منطقة صلاح الدين مدّة الاستعمار، بالقرب من أماكن تواجد جنودهم لغرض التعبد، ويوجد فيها أيضًا قبر الولي أحمد بن أحمد الزيلعي بالقرب من شاطئ الغدير، ولهذا الولي كرامات؛ حيث كانت تقام له زيارة سنوية، وتعد حاليًّا سياحة دينية، ومن أهم معالمها قلعة جبل الغدير التي تعد من أبرز الحصون والقلاع الموجودة على شاطئ الغدير، حيث إنها قلعة تاريخية تتكون من دورين، وهى مبنية من أحجار صخرية، ويوجد أعلاها بقايا آثار دفاعية، كانت تستخدم لحماية ميناء البريقة القديم من الجهة الغربية[1]، من أهم شواطئها شاطئ الغدير، وهو متنزَّه سياحي يرتاده السياح والزوار المحليين، شاطئ كود النمر، ويقع بالقرب من شاطئ الغدير، وشاطئ المساقية، يقع بين منطقة فقم وعمران، وتزاول فيه حرفة اصطياد الوزف (السمك الصغير)، ومن أهم جزرها صليل الصغرى والكبرى. منطقة البريقة منطقة سياحية؛ لهذا تم إنشاء المتنزَّهات على شواطئها، والفنادق والمطاعم السياحية، وسوق تجاري لخدمة الزوار وأهل المنطقة.

1.2: العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة في السياحة:

1.1.2: العوامل الجغرافية الطبيعية وأثرها في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

لقد شكلت مجموعة من العوامل الجغرافية الطبيعية أبرز العوامل المؤثرة في تطور الوظيفة السياحية على مساحة الأرض الحضرية ووظيفتها السياحية في مدينة عدن، وقد مكنت تلك العوامل من تعزيز قدرتها على تطور الاستعمال السياحي، والوظيفة السياحية، من خلال توافر مقومات جغرافية طبيعية عديدة كان أبرزها الموقع الجغرافي، والتضاريس، وعناصر المناخ، (الإشعاع ودرجة الحرارة)، التي يمكن عرضها وتحليلها على النحو التالي:

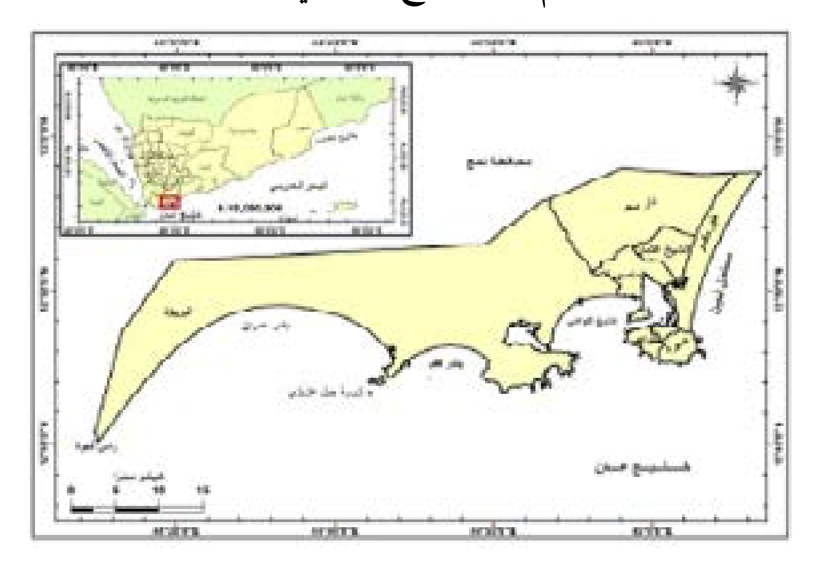
(1) البار: محمد علي، مصدر سابق، ص134.



1.1.1.2: الموقع(*) الجغرافي لمدينة عدن:

تقع مدينة عدن بين دائرتي عرض (12.669 – 12.941) شمالًا، وبين خطي طول (44.416 – 45.098) شرقًا، وتقع جغرافيًّا في الطرف الجنوبي الغربي من اليمن وشبه الجزيرة العربية، وتقع على شواطئ صيرة وخليج التواهي المتفرع من خليج عدن، ووقوع عدن بالقرب من باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر جعلها تحتل موقعًا "متوسطًا" على طريق التجارة العالمية عبر العصور التاريخية المختلفة، لهذا أعطى هذا الموقع مدينة عدن أهمية استراتيجية، ومن خلاله يمكن أن يتم استثمار الطريق الملاحي العالمي الذي يمر عبر خليج عدن والبحر الأحمر لخدمة النشاط السياحي، وقد تفاوتت أهميتها ودورها في خدمة التجارة العالمية تبعًا للظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي.

خريطة رقم (1) الموقع الجغرافي لمدينة عدن



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على برنامج GIS 10.3. وخريطة الأساس في كتاب الإحصاء السنوي للجمهورية اليمنية لعام 2011 م.

(*) الموقع: مساحة أكبر من الموضع، لأنه يتضمن الأراضي المحيطة بالمدينة، أي موقع مدينة عدن بالنسبة للمحافظات المحيطة بها، انظر: أمين علي محمد حسن، تطور الخدمات التعليمية في مدينة عدن، رسالة ماجستير، 1995م، ص5.



وزادت أهمية موقع مدينة عدن كميناء مهم بعد افتتاح قناة السويس، حيث أصبحت قناة السويس البوابة الشمالية للبحر الأحمر وعدن البوابة الجنوبية له، وكلتاهما تعززان أهمية الآخر وحيويتها واستمرارهما في الموقع بمدخل البحر الأحمر، وهذا الموقع كان له أثر بالغ الأهمية للجذب السياحي من جميع أقطار العالم، وتنشيط الخدمات السياحية في مدينة عدن.

2.1.1.2: الموضع(*) الجغرافي لمدينة عدن:

مدينة عدن تتكون من شبه جزيرتين، شبه الجزيرة الشرقية، وهي عبارة عن بركان يمتد على شكل رأس بحري في خليج عدن مبتعدًا" عن الساحل بنحو 9كم، ويصل بينهما برزخ خورمكسر، وتضم عددًا من المناطق (كريتر، والمعلا، والتواهي)، أما البرزخ (خورمكسر) فهو الممر البري الوحيد الذي يربط بين شبه الجزيرة والبر اليمني كله.

أما شبه الجزيرة الغربية فهي بركانية أيضًا، تدعى عدن الصغرى، وتقع فيها منطقة البريقة ومصفاة البترول وميناء تصدير النفط المكرر، وتمتد نحو الغرب لتشمل فُقُم حتى عمران أقصى الحدود الغربية لمدينة عدن، وتلتقي شبه الجزيرتين الشرقية والغربية بساحل رملي شكَّلا" بذلك خليج التواهي الذي يقع فيه ميناء عدن العالمي الصالح للملاحة طوال العام بسبب الحماية لجوانبه من الشرق والغرب والجنوب من الرياح التي تهب على المنطقة على مدار السنة، ومن أمواج البحر وبالذات في إثناء مرور الرياح الموسمية الجنوبية الغربية.

أما الشريط الساحلي الذي يربط بين شبة الجزيرتين، فأضيق نقطة فيه تبلغ 1500م[1]، وتتناثر فيه العديد من المناطق التي كان لبعضها دور تاريخي مهم، وأهم هذه المناطق الشيخ عثمان، دار سعد، المنصورة، ومنطقة الشعب، وقرى مثل مصعبين بالقرب من دار سعد وبئر أحمد والحسوة بالقرب من منطقة الشعب.

(*) الموضع: هو المساحة التي تقوم عليها المدينة، وهي فكرة محلية موضوعية بحتة، تنصرف إلى رقعة الأرض التي تقوم عليها المدينة مباشرة، انظر: جمال حمدان، مصدر سابق، ص437.

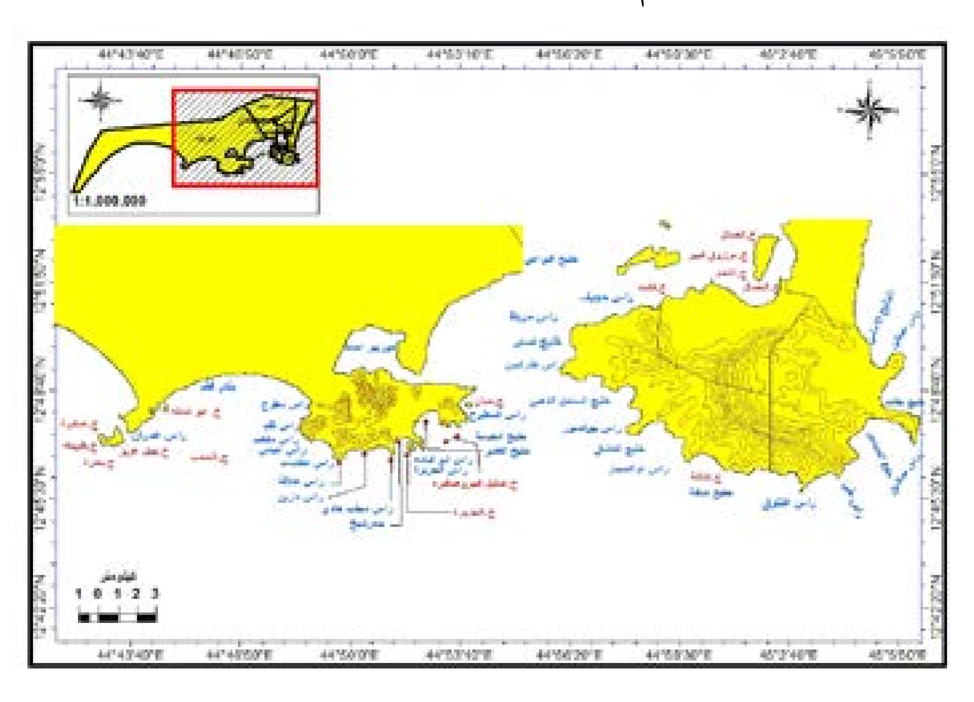
(1) حسن. أمين علي محمد، مصدر سابق، ص6.



2.1.2: أثر أشكال السطح في تطور استعمالات الأرض الحضرية للأغراض السياحية لمدينة عدن:

لقد أعطى التركيب الجيولوجي لمدينة عدن ميزة خاصة جعلت منها منطقة سياحية، حيث أسهمت في توفير أشكال مختلفة من التضاريس على مساحة مدينة عدن، وتطور الاستعمال السياحي يتمثل في تلك العوامل، منها التلال والرؤوس الجبلية والأودية والخلجان والرؤوس البحرية والسواحل، ومنها ما أسهم الإنسان في تطويرها حتى أصبحت مناطق لجذب العديد من السياح المترددين على تلك المواقع السياحية (انظر الخريطة رقم (2))، ويمكن عرض وتحليل تلك العوامل على النحو الآتي:

خريطة رقم (2) المظاهر التضاريسية لمدينة عدن



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على 1. برنامج GIS,2. جمال محمد باوزير، بيئات المنطقة الساحلية في محافظة عدن وأثر النشاط البشري فيها (1990 – 2002)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، 2003م.



1.2.1.2: شبه جزيرة عدن:

المظهر العام لشبه جزيرة عدن يغلب عليه الطابع الجبلي الوعر، وتتشكل تضاريسها بهيئة حذوة حصان، مفتوحة باتجاه الشرق مع انحدار شديد إلى جهة البحر، وقد حباها الله بحماية طبيعية متمثلة في السلاسل الجبلية التي تحيط بشبه جزيرة عدن من ثلاث جهات، وهي (كالديرا شمسان)، والجهة الرابعة يحيط بها البحر[1]، وتعدُّ سلسلة جبل شمسان إحدى أهم مظاهر شبه جزيرة عدن، وتتدرج هذه السلسلة باتجاه الشمال والغرب في منطقتي المعلا والتواهي، وتنتهي عند رأس طارشين، وتتجه ناحية الشرق والجنوب، وتعرف بجبل العيدروس جنوبًا"، وجبل المنظر شرقًا" على الخليج الأمامي، وتنتهي هذه السلسلة في الجنوب الشرقي عند رأس معاشيق في منطقة صيرة، ويتفرع من هذه السلسلة ذراع صخري باتجاه الشمال الشرقي للفوهة البركانية، يتمثل بجبل التعكر (جبل الخساف)، وتوجد عليه قلعة تسمى حصن التعكر، وجبل المنصوري (الجبل الأخضر)، وتقع عليه قلعة تسمى حصن الخضراء، ويفصل بين جبل التعكر وجبل المنصوري ممر (باب عدن) أو العقبة، هذا الباب يشكل أحد المعالم للسياحة والسائحين الذين لديهم الشقف لمعرفة المدخل الوحيد لمدينة عدن القديمة، وكذلك يمتد ذراع صخري آخر من باب عدن باتجاه الشمال الشرقي، وينتهي عند جبل حديد[2] الذي يشرف على منطقة خورمكسر، كما أنشئ في جبال عدن العديد من الحصون والقلاع، التي جذبت العديد من السياح إلى مدينة عدن، أهم هذه القلاع (قلعة صيرة). وشبه جزيرة عدن تنحدر بشدة نحو البحر من جهة الغرب، وتكون العديد من النهايات الصخرية الحادة، وتتسم بتعرج سواحلها وانتشار العديد من الرؤوس الصخرية والخلجان: منها رأس الأعرج، ورأس معاشيق، ورأس طي، ورأس عنتوق، ورأس خرطوم الفيل الذي عزز من المكانة السياحية لمدينة عدن، ورأس طارشين، ورأس البواخر، ورأس حجيف، وتضم كذلك مجموعة من الخلجان التي تحوي شواطئ خلابة أهمها: الخليج الأمامي، وخليج صيرة، وخليج حُقّات، وخليج الجزيرة المستديرة، وخليج الفتح، خليج الساحل الذهبي، خليج

---

(1) باحميش: فواز عبدالله، مصدر سابق، ص51.

(2) باوزير. جمال محمد، بيئات المنطقة الساحلية في محافظة عدن وأثر النشاط البشري فيها (1990 – 2002)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، 2003م، ص43.



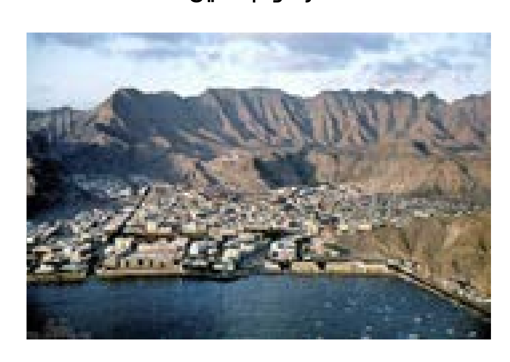
معاشيق، إضافة إلى خليج التواهي، وكل هذه الخلجان استغلت كمناطق سياحية من خلال إنشاء العديد من المنشآت السياحية منها الفنادق والمتنزَّهات التي تجذب العديد من السياح، وكما توجد في شبه جزيرة عدن عدد من الوديان الجافة (أحواض التصريف) التي تتخلل السلاسل الجبلية أهمها: وادي العيدروس، ووادي الطويلة، ووادي الخساف، ووادي جولدمور، ووادي المسيلة.



(خرطوم الفيل)



(ساحل أبين)



(ساحل دنافة)



(جزيرة وساحل دنافة)



(جبل شمسان)



(جبل حديد)



2.2.1.2: شبة جزيرة عدن الصغرى:

شكلت شبة جزيرة عدن الصغرى إلى جانب شبه جزيرة عدن عامل جذب سياحي زاد من مساحة الاستعمال السياحي فيها. وشبه الجزيرة الغربية من مدينة عدن التي تعرف باسم عدن الصغرى، وهي عبارة عن نطاق من التلال التي تتخللها المنخفضات الرملية؛ تعدُّ أكثر تعرضًا للتعرية بسبب اتساعها. ومن أهم مظاهر شبه جزيرة عدن الصغرى التضاريسية هو جبل المزلقم وتل إحسان، وعدد من القمم المعروفة باسم البروج أو القمم الحلزونية، وتحيط بها عدد من الرؤوس والخلجان، وأهم هذه الرؤوس رأس صليل، ورأس أبو قيامة، ورأس مجلب هادي، ورأس العرجة، ورأس فقم، ورأس عمران، وكل هذه المظاهر التضاريسية تشكل مقومات لتطور النشاط السياحي.



(تل إحسان)



(ساحل الغدير)

وأهم الخلجان خليج الخيسة، وخليج الغدير وخليج بندر شيخ. أما الشريط الساحلي الذي يربط بين شبه الجزيرتين الشرقية والغربية، فهو شريط رملي منخفض يغلب عليه الطابع الصحراوي، وينتشر فيه العديد من الكثبان الرملية والسبخات والرواسب الفيضية، وتحوي على العديد من الجزر، ومنها جزيرة صليل الصغرى والكبرى، والجحب، وجزيرة جبل عزيز، والجزر المجاورة لها (صغيرة وطويلة وبحرة).



3.1.2: أثر عناصر المناخ في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

تؤثر عناصر المناخ تأثيرًا واضحًا في تطور استعمالات الأرض السياحية وتطور الوظيفة السياحية، فهناك خصائص للمناخ المحلي لمدينة عدن تتفرد بها مع المدن الساحلية عن الأقاليم الجغرافية المحلية لليمن، جعلتها تتميز بمناخ يجعلها تكون عنصر جذب للنشاط السياحي، أي أن مناخها في فصول محددة يؤثر في الجذب السياحي من الأقاليم المحلية أو من البلدان الخارجية، ولاسيما في مواسم مناخية معينة في مدينة عدن.

للمناخ تأثير مزدوج في السياحة بصورة مباشرة في أنشطة السياحة والترويح بما توفره من جذب سياحي بهدف التمتع بأشعة الشمس أو الاستفادة من نسيم البر والبحر، والتأثير غير المباشر في الحد من النشاط السياحي ولاسيما في فصل الصيف؛ ولهذا فإن للمناخ المحلي للمدينة إذا أُحسنَ استغلاله فسيكون عامل تنشيط للسياحة. ومن هنا تبدو العلاقة وثيقة بين المناخ والسياحة؛ حيث يعد المناخ من العوامل المؤثرة في الحركة السياحية من حيث اعتداله ملائمة للسائحين[1]. وسوف نحلل أهمية بعض العناصر المناخية المؤثرة في السياحة لمدينة عدن، حيث تعدُّ الظروف المناخية الملائمة أحد العوامل المهمة والمؤثرة في تطور الحركة السياحية، وتكمن أهمية المناخ في السياحة في كون بعض عناصر المناخ ومنها (الهواء والشمس ودرجات الحرارة والرطوبة والرياح....إلخ) تشكل عنصر جذب سياحيّ من جانب، وفي ظل مناخ مناسب يمكن استغلال الإمكانات السياحية الطبيعية والبشرية ومنها (المواقع التاريخية والأثرية والثقافية، الجبال، الشواطئ، الجزر...إلخ).

ويمكن تحليل أوجه تأثيرات عناصر المناخ (الإشعاع الشمسي، درجات الحرارة) من خلال البيانات الإحصائية المناخية المدونة في الجدول (1) كي نتمكن من تحليل

(1) عبدالسميع: صبري، اقتصاديات صناعة السياحة، دار الهمداني، ص44.



أهم العناصر المناخية التي تعد عوامل مؤثرة في تطور مساحة الاستعمال السياحي والوظيفة السياحية في مدينة عدن على النحو التالي:

1.3.1.2: الإشعاع الشمسي ودرجة الحرارة في مدينة عدن:

تتلقى مدينة عدن قدرًا كبيرًا من الطاقة الشمسية وذلك بسبب موقعها بالنسبة لدوائر العرض، فهي تقع ضمن العروض المدارية الحارة، وهي العروض التي تكون من أكثر مواقع سطح الأرض تجمعًا للأشعة الشمسية، وكذلك طبيعة سطح مدينة عدن قد أدَّى دورًا كبيرًا في تلقي قدر كبير من الإشعاع الشمسي، حيث إن سطحها ذات صخور بركانية داكنة، حيث تمتص قدرًا أكبر من أشعة الشمس وذات انحدارات مختلفة، وسطحها مكشوف من ناحية الغطاء النباتي، مما أسهم في تلقي قدر أكبر من الأشعة للمحدودية الكبيرة للغطاء النباتي في مدينة عدن، ومحاطة بمسطحات مائية تسهم في امتصاص الأشعة الشمسية، كل هذا أدى دورًا في مقدار الإشعاع الشمسي الوارد والفاقد، أي في الموازنة الحرارية للمدينة، وهذا أسهم في تعزيز مكانتها السياحية ولاسيما جذب السياح من المناطق المناخية التي تتصف بالمناخ البارد، ومن المناطق التي تقع في جوار مدينة عدن أو البعيدة منها، كما تكون تلك المناطق في عدن وجهة السياح الذين يسكنون مناطق ذات طابع مناخي حار ضمن مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن، والذين يتجهون إلى المتنزَّهات والشواطئ الساحلية من أجل التخلص من حرارة الشمس وأثرها في راحة الإنسان.

إن أبرز المؤشرات المناخية في الجدول رقم (1) والشكل رقم (1) و(2) متمثلة بمقدار الإشعاع الشمسي ودرجة الحرارة، ويعدان عاملين مؤثرين في تطور الأنشطة السياحية، ويمكن استخلاصها بالآتي:

جدول رقم (1) متوسط الإشعاع الشمسي (كيلوات/ م2/ يوم) ودرجة الحرارة في مدينة عدن للعام (2004 – 2008م)

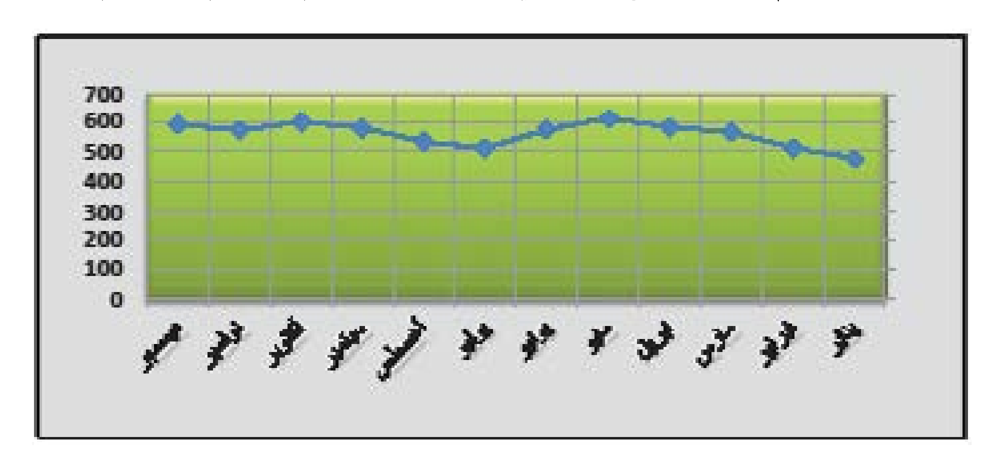
المؤشرات المناخية	متوسط الإشعاع الشمسي		درجة الحرارة		
الشهور	مقدار الإشعاع	متوسط طول ساعات النهار/ ساعة	درجة الحرارة الصغرى	درجة الحرارة العظمى	درجة الحرارة المتوسطة
يناير	5.43	11:27:46	23.3	28.7	25.7
فبراير	6.22	11:43:35	23	29.0	26.0
مارس	6.99	12:03:54	23.3	30.4	26.7
أبريل	7.31	12:25:24	26.4	32.8	29.4
مايو	7.3	12:43:19	28.8	34.4	30.6
يونيو	6.75	12:52:80	29.4	37.2	33
يوليو	6.67	12:47:25	28.8	36.4	32.3
أغسطس	6.75	12:31:50	28	36.1	31.7
سبتمبر	6.9	12:11:22	28.6	35.8	31.9
أكتوبر	6.72	11:50:10	25.9	33.3	29.1
نوفمبر	6.07	11:32:16	23.4	30.8	27.0
ديسمبر	5.54	11:23:10	23.5	29.5	26.4

المصدر: 1. ياسر عمر محمد هتاري، التغيرات الحرارية والمطرية في مدينة عدن للفترة 1881م/ 2004م، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة عدن، 2007م، ص42.

Atmospheric scince data center. Surface meteorology and solar energy – nasa .2

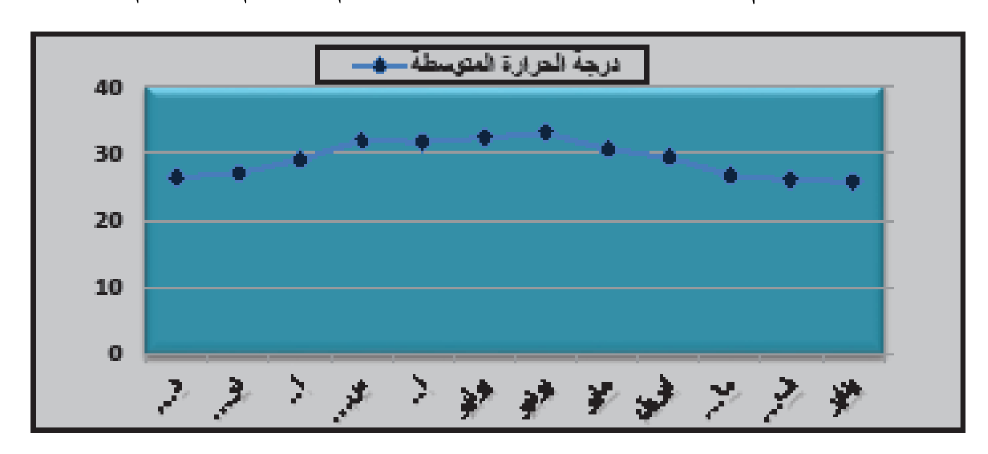


الشكل رقم (1) الإشعاع الشمسي في مدينة عدن لعام 2004م/ 2008م



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (1)

شكل رقم (2) درجة الحرارة لمدينة عدن لعام 2004م/ 2008م



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (1)

1. أن أقل مقدار للطاقة الشمسية كانت في شهر (يناير)؛ حيث بلغت (5,43 كيلوات م2/يوم) وذلك بسبب قلة طول ساعات النهار في شهر يناير عن بقية الشهور التي تطول فيها ساعات النهار التي تؤدي إلى امتصاص أكبر كمية من الطاقة الشمسية خلال ساعات النهار.



2. وأكبر قدر من الطاقة الشمسية كانت في شهر إبريل؛ حيث بلغت (7,31 كيلوات م2/ يوم)، وذلك 21 يونيو (الانقلاب الصيفي) إنما تكون فوق عروض اليمن، لهذا تحصل مدينة عدن على أكبر قدر من الأشعة الشمسية في هذا الشهر، ومن الملاحظ أن مدينة عدن تستقبل أكبر قدر من الطاقة الشمسية؛ لهذا تكون درجة الحرارة فيها مرتفعة بشكل عام.

3. لقد مثل شهر يناير أكثر شهور السنة ملائمة لحركة السياح في مدينة عدن، بل ومنه يمكن تعزيز دور الوظيفة السياحية في المدينة، وذلك من خلال ما يتميز به شهر يناير، حيث سجلت خلاله أقل درجات الحرارة الصغرى (23.3م) والمتوسطة (25.7م) والعظمى (28.7م) بمدى حراري (5.4م)، وذلك يسهم في جذب السياح إليها من المناطق التي تتميز بمناخ بارد سوى من السياح المحليين أو السياح الأجانب.

4. لقد سجلت أقل درجات الحرارة في مدينة عدن خلال الأشهر (فبراير، ومارس، وأبريل، ونوفمبر، وديسمبر) حيث بلغت الدرجة الحرارية العظمى خلال تلك الأشهر بقدر (28.7، 29.0، 30.4، 32.8، 30.8، 29.5) درجة مئوية على التوالي، وهذا ما يوفر عناصر مناخ محلي جاذب يمكن من خلاله تطور الوظيفة السياحية، حيث يمكن استقطاب السياح الأجانب بشكل كبير لاسيما من مناطق العروض المدارية العليا، التي تتمتع بمناخ بارد في تلك المدة، في حين يتوافر الدفء في مدينة عدن، فيما تبين أن أعلى درجة الحرارة سجلت في شهر يونيو؛ حيث بلغت الدرجة العظمى فيه (37.2م)، وبلغت الدرجة الصغرى (29.4م) والمتوسطة (33م) بمدى حراري (7.8م). وارتفاع درجة الحرارة له تأثير كبير في انخفاض أعداد السياح؛ لأن الجو يكون غير مشجع على القدوم إلى مدينة عدن للأغراض السياحية.

5. لقد أدت التغيرات المناخية دورًا كبيرًا في تطور الوظيفة السياحية مكانيًّا، حيث عززت من الأهمية المكانية لبعض مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن، التي جعلت منها مناطق جذب سياحي، لهذا شكلت عناصر المناخ تأثيرًا كبيرًا في النشاط السياحي، لاسيما درجة الحرارة، الذي كان تأثيره واضح من بين عناصر المناخ المحلي في

تشكيل عناصر جذب لأعداد كبيرة من السياح، حيث ارتفع أعداد السياح في الأشهر التي تنخفض فيها درجة الحرارة التي تتميز عن بقية الأشهر، مما أطلق على تلك الأشهر التي يرتفع فيها عدد السياح بالمواسم السياحية في مدينة عدن.

2.2: أوجه التأثيرات للعوامل الاقتصادية والبشرية في تطور الوظيفة السياحية في مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن (المديريات):

لا تقتصر المقومات السياحية على أهمية توافر المقومات الطبيعية فحسب، بل إنها تعتمد على ضرورة توافر مقومات مادية أخرى مكملة وداعمة للمقومات الطبيعية، ومنها المقومات الاقتصادية، وتتمثل تلك المقومات الاقتصادية بالبنى التحتية، حيث تعدُّ العمود الأساسي للتطور الاقتصادي، فهي تؤدي دورًا بارزًا في تطور مساحة استعمال الأرض الحضرية للأغراض السياحية والوظيفة السياحية في مدينة عدن ومناطق تركيبها الداخلي؛ حيث إن تطوير السياحة يعتمد على استثمار البنى التحتية القائمة، وهذا يُعدُّ صحيحًا عندما يكون هناك تطور لتلك البنى التحتية؛ حيث يأتي النشاط السياحي ليستثمر تلك المقومات للبنى التحتية[1]، ووجود البنية التحتية في أي إقليم أو مدينة يعدُّ أهم العوامل اللازمة لتحقيق التنمية الشاملة، ولأهمية البنى التحتية ومدى تأثيرها في التطور الاقتصادي في اليمن عامة، ومدينة عدن خاصة فقد أولت الحكومة قطاعات البنية التحتية أهمية في خططها التنموية لدعم كافة قطاعات الاقتصاد الحضري للمدينة ومنها قطاع السياحة.

1.2.2: النقل وأثره في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن ومناطق تركيبها الداخلي:

يُعدُّ قطاع النقل أحد أهم مكونات البنى التحتية، وأحد أهم المقومات الأساسية في تطور الوظيفة السياحية. ويتكون النقل الحضري للمدينة من شبكة الطريق، وحركة النقل في تلك الشبكة؛ لما لهما من أهمية في ربط مواقع العرض السياحي في أي منطقة،

---

(1) الطائي. حميد، مصدر سابق، ص73.



وهما المؤثران في طبيعة وحجم الحركة بين مواقع العرض السياحي[1]، حيث يُعدُّ النقل الركيزة الأساسية لزيادة وتنشيط الحركة السياحية، والوسيلة التي بها يمكن الوصول إلى المنتج السياحي أينما كان[2]. وازدهار السياحة في إقليم أو مدينة، مرتبط ارتباطًا طرديًّا بتطور شبكة الطرق ووسائل النقل[3]، التي يفترض أن تخفض تكاليف النقل والحركة داخل المدينة، بما تشكل عنصرًا مشجعًا للحركة السياحية في المدينة، وتتعدد وسائل النقل للسائحين في المدينة وتتباين في أفضليتها عند السياح تبعًا لعوامل عديدة، تأتي الإمكانات المادية للسائح وطول الرحلة السياحية وعدد أفراد الفوج السياحي في مقدمتها[4]، ولكن إغفال بُعد المكان أو (المسافة) والوقت من اقتصاديات النقل السياحي للمنشآت السياحية والإمكانات المادية للسياح[5].

إن قطاع النقل في مدينة عدن بمكوناته الثلاثة (بري، بحري، جوي) قد شهد تطورًا خلال السنوات الماضية، وانعكس تأثيره إيجابًا على كافة القطاعات الاقتصادية بما فيها قطاع السياحة، وتطور النقل بكل مكوناته يؤدي دورًا أساسيًا في توفير الخدمات الأساسية اللازمة لنقل السائحين للوصول إلى المنتج السياحي بأنواعه المختلفة[6]، وسوف نعرض طرق ووسائل النقل في مدينة عدن وذلك على النحو التالي:

1.1.2.2: النقل البري وأثره في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

الطرق هي شرايين الحياة في أي دولة من الدول، وهي أساس التنمية الاجتماعية

(1) النواسية. يونس موسى، رسالة ماجستير، تنمية السياحة في محافظة الكرك، جامعة الأردن، 2001م، ص39.

(2) أحمد. ابتهال عوض، رسالة ماجستير، دور قطاع السياحة في زيادة وتنويع مصادر الدخل القومي، جامعة عدن، 2013م، ص84.

(3) الزوكة. محمد خميس، صناعة السياحية من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعة، الإسكندرية، ص200.

(4) الزوكة. محمد خميس، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1996م، ص203.

(5) الزوكة. محمد خميس، مصدر سابق، ص201.

(6) أحمد. إبتهال عوض، مصدر سابق، ص85.



والاقتصادية في الدول المختلفة، وازدهار السياحة يرتبط بتطور الطرق ووسائل النقل؛ حيث لا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذبًا للسياح طالما لا تتوافر لها أمكانية الوصول، بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات، وكذلك المسافة ونوعية الطرق إلى المواقع السياحية لها تأثير كبير في راحة السائح، وهذه الطرق جعلت حركة السياح أسهل إلى مدينة عدن ولاسيما في موسم الأعياد والإجازات، حيث تكون حركة هذه الطرق مزدحمة بالسياح الوافدين إلى مدينة عدن من المحافظات الأخرى، كما تعد الطرق البرية من أهم الطرق ووسائل النقل لمرور المركبات بأنواعها وهى حلقة وصل بين مناطق الإيواء السياحي والمناطق السياحية التي يتجه السائحون إليها.

وقد اهتمت الدولة بالطرق الداخلية بين مناطق التركيب الداخلي في مدينة عدن، وعملت على ربط تلك المناطق بطرق مسفلتة؛ لتسهيل الحركة ودرجة الوصول بين مناطق عدن ولاسيما عندما يأتي السياح عبر السفن السياحية أو عبر المطار، ولم يكن الاهتمام في تطوير شبكة النقل ووسائله على الحكومة وقطاعاتها، بل كان للقطاع الخاص دور في تطوير وسائل النقل لشبكة الطرق تلك وتحسينها، من خلال تشجيعها للاستثمار في هذا المجال، حيث تم إعفاء الحافلات ووسائل نقل الركاب من الجمارك، والتعامل معهم وفق قانون الاستثمار؛ حيث زاد عدد الشركات المتخصصة في نقل الركاب في المدينة، فقد وصل عددها في 2016م (8 شركات نقل بري داخلي وخارجي).

جدول رقم (2) أطوال الطرق البرية بين مدينة عدن والمحافظات الأخرى (كم)

المناطق	أطوال الطرق	%
عدن/ صنعاء	365	7.6
عدن / تعز	169	3.5
عدن / المكلا	621	12.9
عدن / لحج	508	10.6



المناطق	أطوال الطرق	%
عدن / الحديدة	441	9.2
عدن / أبين	48	1.0

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الطرق والأشغال العامة، المؤسسة العامة لطرق والجسور عدن 2004.

وأدى ذلك إلى تحسين مستوى خدمات النقل وانخفاض الأسعار، إلا أن قطاع النقل في مدينة عدن يعاني من مشاكل وصعوبات عديدة، لاسيما في هذه المدة بعد الحرب الداخلية في اليمن عامة ومدينة عدن خاصة؛ مما أدى إلى تدمير بعض الطرقات المسفلتة، وتحطيم الإنارات التي تمتد على طول بعض الطرق الرئيسة؛ مما كان له تأثير كبير في صعوبة الحركة في مدينة عدن.

2.1.2.2: النقل البحري ودوره في تطوير الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

تمتلك مدينة عدن موقعًا استراتيجيًا مهمًّا على خليج عدن، كما تمتلك أحد أهم الممرات الملاحية البحرية وهو باب المندب، وتمتلك أهم الموانئ وهو ميناء عدن، فهو من أهم المنافذ المتحكمة في البحر الأحمر من جهة الجنوب، والمنفذ الوحيد لليمن على بحر العرب[1].

ويُعدُّ ميناء عدن من أفضل الموانئ الطبيعية في العالم، من حيث موقعه الاستراتيجي وقربه من الخط الملاحي الدولي، وما يتميز به من حماية طبيعية يحظى بها، تسهل قدوم ورسو السفن فيه على مدار العام، وقد تبوَّأ في الخمسينيات والستينيات المرتبة الثانية بعد ميناء نيويورك في أنشطة خدمات تزويد السفن بالوقود[2]، وبالنسبة للنقل البحري السياحي فمازال محدودًا في مدينة عدن؛ إذ إن اليمن لا يوجد فيها أسطول وطني للنقل

(1) خالد سالم باوزير، ميناء عدن، مصدر سابق، ص21.

(2) مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، منجزات وتطوير ميناء عدن، ص1.



السياحي البحري (خارجي، داخلي) منتظمة مع الدول التي تدفع بالسياح من دول البحر الأحمر والمحيط الهندي[1]، إلا أن ذلك لا يعني عدم دخول أي سفن سياحية إلى ميناء عدن، وهناك عدد من سفن النقل تنقل عددًا من السياح ذات جنسيات مختلفة.

جدول رقم (3) عدد السفن السياحية والسياح لمدينة عدن خلال العام 2000م/ 2011م

السنوات	عدد السفن السياحية	عدد السياح
2000م / 2001م	21	2316
2002م / 2003م	4	289
2004م / 2005م	15	1056
2006م / 2007م	22	7371
2008م / 2009م	20	82944
2010م / 2011م	5	6819

المصدر: الجهورية اليمنية، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، ميناء عدن إحصاءات لسنوات عديدة.

على الرغم من الدور الإيجابي الذي يقدمه ميناء عدن، إلا أن هناك ثمة علاقة بين تطور عدد السفن السياحية والسياح وعامل الأمن والاستقرار في المدينة، حيث انعكس تراجع الوضع الأمني في اليمن عامة ومدينة عدن خاصة انعكاسًا سلبيًا على حركة السياحة؛ وذلك قد أثر في تراجع أعداد السفن والسياح عمّا كان عليه في الأعوام السابقة من تناقص أعداد السفن والسياح إلى 5 سفن سياحية بعد أن كانت 22 سفينة سياحية في 2006م/ 2007م، وهذا النقص في أعداد السفن ترتب عليه تناقص في أعداد السياح، تراجع 90.9% من إجمالي عدد السياح في الفترة 2008م/ 2009م، والبالغة ما يقارب 75193 سائحًا.

---

(1) عبدالجبار عبدالله سعيد، السياحة في اليمن، صنعاء إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، 2004م، ص60.



3.1.2.2: النقل الجوي في مدينة عدن وأثره في تطور الوظيفة السياحية:

يُعدُّ النقل الجوي من أهم وأسرع وسائل النقل في العصر الحديث، وأكثرها مرونة وتطورًا واستخدامًا للأساليب التكنولوجية المتقدمة، وأقدرها على قطع المسافات الطويلة، بالإضافة إلى تميزها بالراحة التامة وتعدد درجاتها[1].

ولقد نشطت الحركة في مطار عدن بعد قيام الوحدة، ووصلت عدد الرحلات في نهاية 1993م إلى (8660) رحلة، وبدأ بالانخفاض من عام 1994م بعد تعرض المطار إلى أضرار جسيمة في أثناء الحرب في 1994م، وبعد ذلك تم إعادة تأهيل مطار عدن الدولي واستعادة حركة النشاط فيه، وزادت حركة الطائرات إلى عام 2015م ثم أغلق مطار عدن بسبب الدمار الذي حصل له بسبب الحرب الأهلية التي دارت في أرجاء اليمن وأثرت في مطار عدن الدولي، وتم إعادة تأهيله من جديد وترميمه، وتم افتتاحه في إبريل عام 2016م. يقع مطار عدن في منطقة خورمكسر، أي أنه في قلب المدينة ولا يشكل مصدرًا للتلوث الضوضائي للمدينة؛ لأن هبوط الطائرات وإقلاعها يتم فوق المسطحات المائية لخليج عدن.

ولقد أدى النقل الجوي ودخول خدمات الطيران دورًا بارزًا في صناعة السياحة على الرغم من ارتفاع تكاليف النقل الجوي بالقياس مع مثيلاته لاسيما النقل البحري؛ وحيث إن التوسع في سياحة الأفواج والمجموعات قد قلل كثيرًا من هذه التكلفة، ومن حيث الأمن والسرعة في الوصول؛ يفضل السائح النقل الجوي لاسيما أن السائح يكون وقته على حسب برنامجه السياحي وإشباع رغبته السياحية في المنطقة التي يقصدها، ومن خلال الجدول نلاحظ مؤشر عدد الطائرات في مطار عدن من خلال الجدول رقم (5)، التي تحمل من بين ركابها أعدادًا من السائحين:

(1) الزوكة. محمد خميس، صناعة السياحة، دار المعرفة الجامعية، 40 شارع سويتر الأزاريطة الإسكندرية، ص220.



جدول رقم (5) عدد الطائرات الواصلة إلى مطار عدن من 2010/ 2012م

السنة	عدد الطائرات
2010م	6053
2011م	6210
2012م	5917

المصدر: الجمهورية اليمنية وزارة النقل، الهيئة العامة للطيران المدني والإرصاد كتاب الإحصاء السنوي 2012

1. هناك زيادة في عدد الطائرات القادمة إلى مطار عدن، خلال عام 2010م، حيث بلغت 6053 طائرة، وذلك نتيجة انتشار الأمن في المدينة، لهذا كانت الحركة الاقتصادية والسياحية تتم على أحسن وجه، وكانت أفواج من السياح تزور مدينة عدن، وكذلك خلال عام 2011م كانت حركة الطائرات قد بلغت أعدادها 6210 طائرة قادمة إلى مطار عدن.

وقد انخفض خلال عام 2012م، عدد الطائرات القادمة إلى مطار عدن، إلى 5917 طائرة، وذلك بسبب الوضع الأمني الذي كانت تمر به البلاد.

2.2.2: السكان وأثره في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

للنمو السكاني أهمية كبيرة، حيث إنه يشكل مدخلًا أساسيًّا للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي، حيث إنه يعتمد عليه تخطيط سوق العمل ووضع التقديرات لحاجة المجتمع، سواء من خدمات مجتمعية وبنية تحتية، ويتطلب عرض واقع تطور ونمو سكان مدينة عدن، بحسب مناطق التركيب الداخلي (المديريات)، بالعلاقة مع توزيع الأنشطة السياحية في مناطق التركيب، حيث يعدُّ السكان هو المتغير الأساسي والمعيار لتقييم تطور الوظيفة السياحية، وتوزيع الأنشطة السياحية على حسب مناطق التركيب التي يتركز فيها السكان.

إن ارتفاع معدلات النمو السكاني من أبرز الظاهرات الديموجرافية المميزة في العصر الحديث، وتمثل تحديًا مهمًّا، لاسيما البلدان النامية، التي يتزايد سكانها بمعدل نمو سكاني كبير يتطلب معدل نمو اقتصادي يتوازن معه، وكذلك توفير الغذاء لسكانها في ظل الظروف الراهنة[1]، حيث إن دراسة وتحليل الاتجاهات المكانية لنمو السكان في مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن، يعدُّ القاعدة التي من خلالها يمكن تحديد الاتجاهات المكانية وتطوير الأنماط السياحية، وقد تباينت الاتجاهات العامة لنمو السكان لمدينة عدن، بين مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن خلال المدة 1973 – 2014م، وذلك من خلال العوامل المرتبطة بتطور مورفولوجية المدينة، ومراحل نموها الحضري. ويمكن عرض نمو سكان مدينة عدن من خلال الجدول رقم (6) والخريطة رقم (3):

جدول رقم (6) الاتجاهات المكانية لنمو سكان مدينة عدن
بحسب مناطق التركيب الداخلي للمدينة للمدة عام 1973/ 2014م

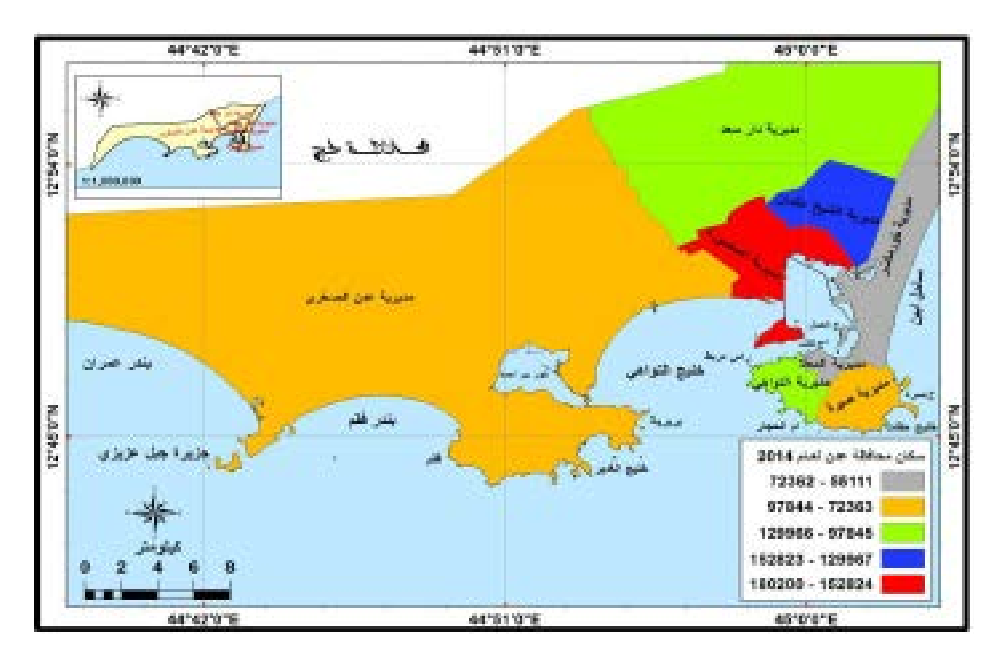
مناطق التركيب الداخلي	1973م	1988م	1994م	2004م	2014م
صيرة	54261	55360	61688	76786	95375
المعلا	35544	36405	38263	49932	65160
التواهي	27944	28536	40878	53027	68787
خورمكسر	14768	18664	30282	47082	73202
المنصورة	30566	48753	78669	115025	168183
الشيخ عثمان	28133	45357	66562	105333	166687
دارسعد	25632	40345	48309	79777	131743

(1) أبو عيانة. فتحي، جغرافية السكان، أسس وتطبيقات، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2005م، ص132.



مناطق التركيب الداخلي	1973م	1988م	1994م	2004م	2014م
البريقة	23522	31565	39606	62457	98492
الإجمالي	240370	304985	404257	589419	867629

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد، (1) جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، الجهاز المركزي للإحصاء، جداول متعددة من كتب الإحصاء السنوي للسنوات 1973 - 1988. (2) الجمهور اليمنية، وزارة التخطيط والتنمية، الجهاز المركزي للإحصاء، مكتب محافظة عدن 2013م، كتاب الإحصاء السنوي لمحافظة عدن لعام 2013م.، 3. عمل الباحثة بالاعتماد على معدل النمو للمديريات لعام 2004م.



المصدر: عمل الباحثة الاعتماد على برنامج GIS، وبيانات الجدول رقم (6).

1. حققت مدينة عدن تطورًا كبيرًا في زيادة الحجم السكاني، خلال المدة من 1973 - 2014م، وذلك لأن بعض المناطق تركيبها الداخلي حديث، وتمتلك مساحات من الأرض غير مخصصة، ومنها المنصورة، ودارسعد، وكذلك الشيخ عثمان؛ لهذا

استغلت من قبل القطاع الحكومي والخاص في إنشاء العديد من المنشآت التي ساعدت في جذب عدد كبير من السكان، وكذلك لتركز الأنشطة الاقتصادية فيها، ومن بين هذه المنشآت التي تم إنشاؤها في تلك المناطق منها المنشآت السياحية التي عملت على تطور الوظيفة السياحية في تلك المناطق، أما المناطق القديمة في المدينة حيث لا توجد بها مساحات فارغة للتوسع العمراني، والإعمار فيها كان بسيطًا جدًّا، أو عبارة عن استبدال المباني القديمة بمباني جديدة، ومن بينها المنشآت السياحية من فنادق ومطاعم ومتنزَّهات؛ كون هذه المناطق تعدُّ من أفضل المناطق السياحية في مدينة عدن، وكلما ازداد حجم السكان فإنه يؤدي دورًا كبيرًا في تطور الوظيفة السياحية في مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن، وهذا ما يعكسه أعداد السكان المترددين على مكونات الوظيفة السياحية، والتي تُظهر في بعض الأوقات ازدحامًا على المتنزَّهات والحدائق والمطاعم والفنادق، وهذا التردد لسكان تلك المناطق على مكونات الوظيفة السياحية يزيد من دخلها، ويؤدي إلى أن يعمل القائمون على هذه المكونات السياحية من تطويرها؛ لكي تستقبل زوّارًا وسياحًا؛ لما تقدمه من خدمات وأنشطة راقية تعمل على جذب السياح إليها. يعني أن زيادة حجم السكان هو من يؤثر على تطور الوظيفة السياحية، حيث يكون بالمقابل لابد من زيادة أنماط السياحة كمتطلب لتحقيق استيعاب كل أعداد السكان السائحين والمترددين على مكونات الوظيفة السياحية في مناطق التركيب الداخلي.

3.2.2: الموارد المائية وأثرها في تطور الاستعمال السياحي في مدينة عدن:

الخدمات الأساسية الواجب توافرها لكافة القطاعات، ومنها قطاع السياحة، حيث يعد الماء من الضرورات الأساسية التي يجب توافرها في كل منطقة سياحية؛ لغرض تلبية حاجة المشروعات السياحية من المياه[1]، ونتيجة لما شهدته مدينة عدن من نموٍّ حضريّ (سكاني وعمراني) منذ عام 1990م، تحتم على ذلك تطور في عملية إنتاج المياه. وتعتمد مدينة عدن على ثلاثة حقول للتزود بالمياه، انظر الجدول رقم (27):

(1) عوض. ابتهال، مصدر سابق، ص89.



حقل بئر ناصر والمناصرة: خطوط الأنابيب تعمل على تجميع ما نسبته (42%) و(20%) في المائة على التوالي من آبار الحقول، ثم تحويلها إلى خزانات في بئر ناصر.

حقل بئر أحمد: تجمع فيه من خطوط الأنابيب ما نسبته حوالي (38%) من المياه في بئر أحمد إلى خزانات بئر أحمد، ويتم تجميع هذه المياه في خزانات التجميع الرئيسة؛ حيث يتم هناك معالجة المياه في محطات المعالجة في مناطق الإنتاج تمهيدًا لنقله وتوزيعه للعملاء[1]، وهذه الحقول الثلاثة منها الداخلية وخارجية توجد بها العديد من الآبار التي تمد مدينة عدن بالمياه موضحة من خلال الجدول رقم (7) والخريطة رقم (4):

وهناك ثمان محطات لضخ المياه، ثلاثة محاط رئيسة موزعة على النحو التالي:

1. محطة ضخ المياه الرئيسة المنصورة - منطقة المنصورة.
2. محطة ضخ المياه الرئيسة المسلخ - منطقة البريقة.
3. محطة ضخ المياه الرئيسة البرزخ - منطقة خور مكسر.

وخمس محطات ضخ ثانوية موزعة على كريتر - المعلا - التواهي[2] لتعزيز الضخ في خطوط الشبكة المنزلية والشبكات الأخرى في المدينة، وتستفيد منها المنشآت السياحية بمدها بالمياه، مثل الفنادق والمتنزَّهات والحدائق والمطاعم، لهذا نجد أن لتطور شبكة المياه وتوزيعها للمناطق دور كبير في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن.

(1) سعيد. إبراهيم عبده سيف، إدارة تموينات المياه في مدينة عدن - اليمن، رسالة ماجستير، 2014م، جامعة عدن، ص73.

(2) سعيد إبراهيم عبده سيفز رسالة ماجستير المصدر نفسة ص74.



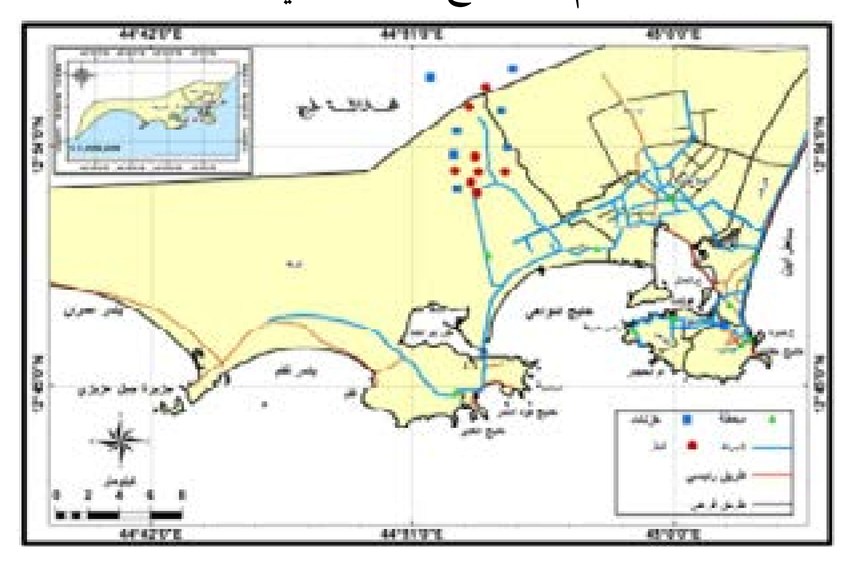


جدول رقم (7) كمية المياه المنتجة (م3) في مدينة عدن خلال المدة 2009/ 2014م

مصادر المياه	داخلية				خارجية							
	حقل بئر أحمد				حقل بئر ناصر				حقل بئر المناصرة			
الأعوام	عدد الآبار	%	كمية الإنتاج	%	عدد الآبار	%	كمية الإنتاج	%	عدد الآبار	%	كمية الإنتاج	%
2009	36	33.2	13330990	37.3	36	33.2	14189407	32.4	12	16.4	2394572	10.2
2011	38	34.3	12397260	34.7	38	34.3	15131750	34.6	29	39.7	10922982	46.8
2012	36	32.7	14057192	28	36	32.7	1447373	33	32	43.8	10015170	42.9

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على: 1.الجمهورية اليمنية، وزارة المياه والبيئة، المؤسسة العامة للمياه والصرف الصحي محافظة عدن، بيانات غير منشورة.

خريطة رقم (4) توزيع شبكة المياه في مدينة عدن



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات المؤسسة العامة للمياه والصرف الصحي عدن،استخدام برنامج GIS 10.3. الخريطة الأساس في كتاب الإحصاء السنوي للجمهورية اليمنية للعام 2011م

4.2.2: الخدمات الصحية وأثرها في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

تُعدُّ الخدمات الصحية إحدى أهم الخدمات الواجب توفيرها في أي دولة، وتعدُّ من أهم متطلبات تطور الموارد البشرية ومساهمتها في العملية التنموية[1]، وحيث تعدّ كفاءة الخدمات الصحية وكفايتها، من بين أبرز العوامل المؤثرة في تطور الوظيفة السياحية؛ لذا فإن التوزيع المكاني لعناصر الخدمات الصحية ومكوناتها على مستوى مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن شكَّل عامل جذب للسياح الوافدين إلى الأماكن السياحية؛ مما عزز ذلك من تطور الوظيفة السياحية في مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن، ولهذا يمكن عرض كفاية وكفاءة الخدمات الصحية في مدينة عدن، من خلال الجدول رقم (8) الخريطة رقم (5):

(1) أحمد. ابتهال عوض، دور قطاع السياحة في زيادة وتنويع مصادر الدخل القومي في اليمن، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، كلية الاقتصاد، 2013م، ص92.

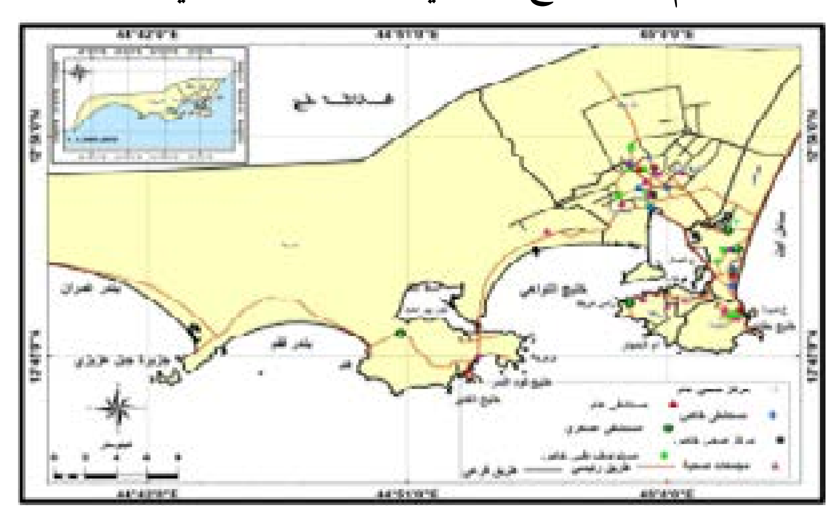


جدول رقم (8) الخدمات الصحية في مدينة عدن للعام 2010م

المؤشرات المنشآت الصحية	المنشآت الصحية	عدد العاملين	عدد الأسرة	عدد غرف التمديد
المستشفيات العامة	6	1920	1427	761
المستشفيات العسكرية	4	902	365	54
المراكز الصحية العامة	9	110	23	25
المجمعات الصحية العامة	18	310	0	0
المستشفيات الخاصة	37	3242	468	163
المستوصفات الخاصة	14	534	177	75
المراكز الصحية الخاصة	5	51	12	7
الإجمالي	93	7069	2472	1085

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على: محمد ناصر العماري، التحليل المكاني للخدمات الصحية في مدينة عدن، رسالة ماجستير كلية الآداب، جامعة عدن.

خريطة رقم (5) التوزيع الجغرافي للخدمات الصحية في مدينة عدن



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على: 1.برنامج GIS 10.3 2.محمد العماري،التحليل المكاني للخدمات الصحية في مدينة عدن، رسالة ماجستير،كلية الآداب جامعة عدن.



يعد تطور الخدمات الصحية في مدينة عدن عاملًا يبعث الاطمئنان لدى السياح الوافدين إلى المدينة، وذلك لما يقدمه قطاع الصحة من خدمات صحية متميزة لاسيما القطاع القطاعي الخاص. بلغ عدد المستشفيات والمستوصفات والمراكز الخاصة نحو 56 منشأة صحية من إجمالي 93منشأة صحية في عدن عام 2014، وهذا عزز من دور المنشآت الصحية في نمو الوظيفة السياحية وتطورها في مدينة عدن.

5.2.2: منشآت البنية الفوقية وأثرها في تطور النشاط السياحي - الفنادق في مدينة عدن:

تعدُ الفنادق (Hotels) السياحية بمختلف درجاتها وتصنيفها من أهم المنشآت والمرافق السياحية، وذلك بما تقدمه من خدمة واسعة وأساسية للسياح ممثلة في الاستقبال والإقامة والإيواء بما يوفر لهم الراحة المطلوبة[1]، حيث لا يمكن لأي نشاط سياحي أن ينمو ويتطور بدون توفير منشآت لإيواء السياح، وتعدُّ الفنادق الشكل الرئيس لمنشآت الإيواء، وأحد عوامل الجذب السياحي[2].

وقد حظيت مدينة عدن بعد عام 1990م، وما فتحته من آفاق جديدة في عملية النمو الاقتصادي، والتوسع في عملية التنقيب، وإنشاء منطقة حرة في عدن، كل هذا شكَّل دفعة قوية في الاهتمام بالقطاع الفندقي والسياحي من قبل الدولة، بإصدار التشريعات المنظمة كقانون الاستثمار وقانون المنطقة الحرة، وإنشاء المعهد الفندقي في عدن؛ للتدريب على مهن الفنادق والمطاعم[3]، حيث قام القطاع الخاص بطلب الحصول على تراخيص لإنشاء الفنادق والمنتجعات السياحية، حيث لم يكن في المدينة سوى ثمانية فنادق ومنتجع واحد، وقد شهدت المدة من 1999م إلى 2012م قفزة نوعية في تطور منشآت الضيافة (الفنادق) في مدينة عدن، والذي يمكن عرضها من خلال

---

(1) الصلوي. عبدالجبار عبدالله سعيد، السياحة في اليمن، وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 2004م، ص73.

(2) الظاهر. نعيم، سراب اليأس، مصدر سابق، ص151.

(3) عثمان. محمد، دراسة الجدوى الاقتصادية لمشروع فندق خمسة نجوم، ص6.



الجدول رقم (9) والخريطة رقم (6) الآتيين:

1. لقد بلغ عدد المنشآت في مدينة عدن (158) منشأة[1]*)، وقد شكلت الفنادق ذات الدرجة خمسة نجوم وأربعة نجوم حوالي (4%) من إجمالي الفنادق، أما الفنادق من ذات الدرجة نجمتين فقد بلغت (17%) من إجمالي الفنادق في مدينة عدن، أما الفنادق ذات نجمة واحدة فقد بلغت (37%) من إجمالي الفنادق، وهي أكبر نسبة عن بقية الفنادق ومنتشرة بشكل كبير عن بقية المستويات، أما الفنادق ومنشآت الإيواء غير المصنفة فقد بلغت بنسبتها (22%) من إجمالي الفنادق، وهذا ما سهَّل خدمة السياح لوجود مثل تلك الفنادق ذات الخدمات الفندقية الراقية، وهذا مطلب أساسي للسياح الوافدين إلى الأماكن السياحية في مناطق التركيب الداخلي في مدينة عدن، وتوافر تلك الخدمات جعلها تؤدي دورًا بارزًا في تطور النشاط السياحي في المدينة.

2. إن نسبة الطاقة الإيوائية بالفنادق (لعدد الغرف) ذات المستوى الخمسة وأربعة نجوم بلغت (6%، 7%) من إجمالي عدد الغرف في الفنادق، على الرغم من أن عدد الفنادق ذات الخمسة والأربعة نجوم أقل بكثير من بقية المستويات الأخرى، لكن مساحتها أكبر بكثير من بقية الفنادق ذات المستويات الأخرى، بينما ترتفع نسبة الطاقة الإيوائية للفنادق ذات ثلاث نجوم لعدد الغرف، حيث بلغت الأهمية النسبية (3%) من إجمالي الغرف في فنادق مدينة عدن، ونسبة الطاقة الإيوائية للفنادق ذات النجمة الواحدة ارتفعت عن بقية الفنادق بنسبة (31%) من أجمالي الغرف في فنادق مدينة عدن، أما الفنادق غير المصنفة فإن نسبة الطاقة الإيوائية صغيرة جدًا تصل حوالي (6%) من إجمالي عدد الغرف في فنادق مدينة عدن، وهذا مؤشر إلى أن الفنادق ذات النجمة الواحدة، والتي تشكل نسبة كبيرة سوف تشكل عامل جذب للسياح الوافدين للمدينة في المستقبل، من خلال أمكانية تطور الخدمات الفندقية في تلك الفنادق حتى يرتقي مستوى خدماتها إلى الفنادق الراقية التي تسهم في تطور الوظيفة السياحية في جميع مناطق التركيب الداخلي لمدينة عدن.

---

(1) وفقًا للإحصائيات الصادرة من كتاب الإحصاء لعام 2011م/ 2012م.

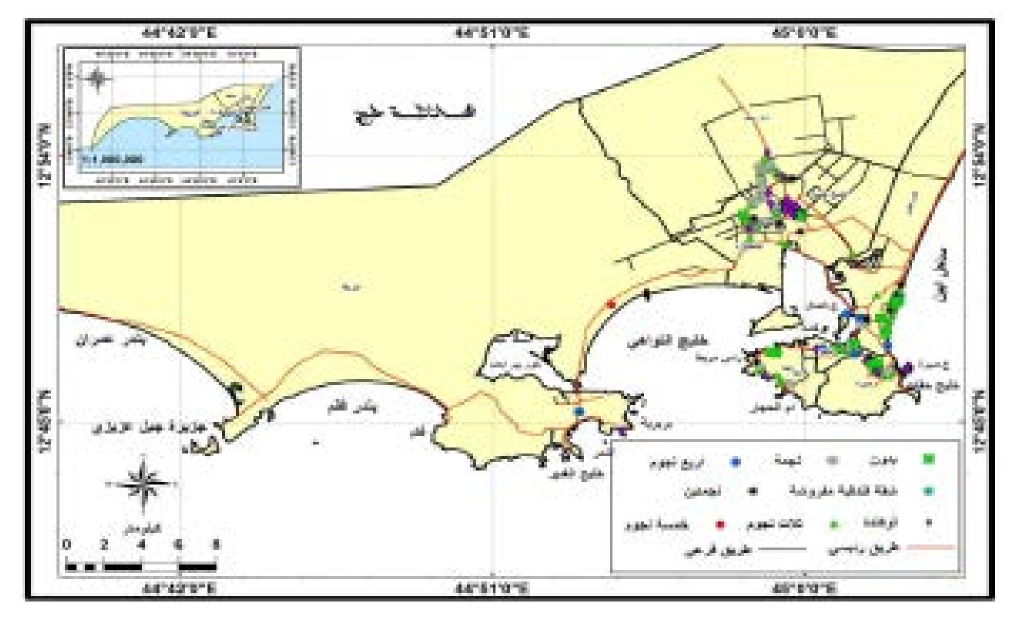


جدول رقم (9) منشآت الضيافة في مدينة عدن
وفقًا لمستوياتها وطاقتها الفندقية لعام 2014م

البيانات	المنشآت		الغرف		الأسرَّة	
المستوى	عدد	%	عدد	%	عدد	%
خمسة نجوم	2	1.3	330	6	583	5
أربعة نجوم	4	2.5	403	7	715	7
ثلاثة نجوم	35	22.2	1,659	30	3,003	28
نجمتين	41	25.9	1,046	20	2,018	18
نجمة واحدة	51	32.3	1,705	31	3,317	31
غير مصنف	24	15.2	307	6	1,132	11
المجموع	158	100	5,450	100	10,768	100

المصدر:عمل الباحثة اعتمادًا على:الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2012م، صنعاء، اليمن.

خريطة رقم (6) التوزيع الجغرافي المنشآت الضيافة في مدينة عدن لعام 2014م



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على برنامج GIS 10.3. ونظم تحديد الموقع GPS.

2.بيانات وزارة السياحة محافظة عدن.

3. جهاز GPS لتحديد الموقع.

1. تباينت جميع الفنادق وبمستوياتها المختلفة في زيادة عدد الأسرَّة، حيث تزيد في الفنادق ثلاثة نجوم ونجمة واحدة، ثلاثة نجوم بلغت نسبة الأسرَّة إلى (28%) من إجمالي الأسرَّة في الفنادق، ونجمة واحدة إلى (31%) من الإجمالي، وتنخفض نسبة الأسرَّة في بقية مستويات الفنادق؛ حيث بلغت في كل من فنادق خمسة نجوم وأربعة نجوم نسبة الأسرَّة إلى (11%) من إجمالي الأسرَّة في الفنادق.

2. شكلت الأسرَّة في الفنادق غير مصنفة ما نسبته (11%) من إجمالي الأسرة في الفنادق، وعلى الرغم من أن الفنادق ذات المستوى 5 - 4 نجوم في مدينة عدن بلغت نسبتها (4%) من إجمالي الفنادق لكن تنخفض طاقتها الإيوائية إلى (13%) من إجمالي الطاقة الإيوائية للفنادق، أما الفنادق ذات مستوى ثلاثة نجوم ونجمتين



ونجمة واحدة فبلغت نسبتها (74%) من إجمالي الفنادق، وترتفع طاقتها الإيوائية إلى (81%) من إجمالي الطاقة الإيوائية للفنادق في منطقة الدراسة، أما الفنادق غير المصنفة فبلغت نسبتها (22%) من إجمالي الفنادق، وتنخفض طاقتها الإيوائية إلى (11%) من إجمالي الطاقة الإيوائية للفنادق في مدينة عدن، وكل تلك المؤشرات التحليلية تدل على الإمكانيات الفندقية التي يمكن أن تستثمر في تطور ونمو الوظيفة السياحية في مدينة عدن، من خلال ما يمكن أن تقدمة تلك الفنادق للسياح في الوقت الحاضر وفي المستقبل لمدينة عدن.

أن تباين مستوى الخدمات الفندقية في مدينة عدن شكَّل عامل جذب لدى جميع السياح الوافدين إليها من الأجانب والمحليين، وذلك من خلال ما تملكه تلك الفنادق من أثاث ومستلزمات، وما تقدمه من خدمات فندقية متميزة للسياح، وهذا بدوره شكَّل عامل جذب لكثير من السياح انعكس على تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن.

6.2.2: الأسواق وأثرها في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

انفردت مدينة عدن بمميزات وخصائص طبيعية وتاريخية واقتصادية، جعلتها من أهم وأبرز المواقع الاستراتيجية في العالم، ومن أبرز تلك الخصائص كانت في مقدمتها الخصائص الاقتصادية التي شكَّلت عاملًا مشجعًا في تطور الوظيفة السياحية، والممثلة بالموانئ والأسواق التجارية البحرية والبرية على المستوى الإقليمي والعالمي، وقد كانت من أهم وأقدم الأسواق الموسمية الشهيرة في جزيرة العرب في الجاهلية والإسلام[1]، ومن أهم الأسواق القديمة التي مازالت إلى يومنا هذا، سوق الزعفران، وسوق الطعام الذي تباع فيه أنواع البهارات والتوابل والأعشاب والنباتات الطبيعية التي تستعمل في الطب الشعبي، وسوق الحدادين، والعديد من الأسواق القديمة التي كان لها دور مهم في توفير كل ما يحتاجه السكان، وإلى جانب أن هذه

---

(1) الكامل. محمد، معالم ومظاهر حركة النشاط التجاري في عدن خلال عهد السلطان المظفر الرسولي (عرض تاريخي في ضوء: نور المعارف)، ندوة عدن بوابة اليمن الحضارية، 18 – 19 يناير 2011م، ص318.

الأسواق تستخدم للبيع والشراء وعرض البضائع؛ فقد كان لها أثر ترفيهي في سكان مدينة عدن، حيث كانت تنصب الأسواق على شاطئ البحر، ويخرج أهل عدن للفرجة عليهم[1]. وتعدُّ أسواق عدن الشعبية من التراث الأصيل، ومعلمًا من معالم المدينة، وقد جذبت الكثير من السياح قديمًا وحديثًا، وقد تم افتتاح العديد من المراكز التجارية التي استقطبت العديد من الزوار، سواء أكانوا من مدينة عدن أو المحافظات الأخرى، وعلى الرغم من افتتاح عدد كبير من المراكز التجارية؛ إلا أن هذه الأسواق الشعبية لها جاذبية خاصة لسكان مدينة عدن والسياح.

الأسواق التجارية في مدينة عدن جعلت الأسواق من بين أهم وأبرز العوامل المؤثرة في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن ومناطق التركيب الداخلي، حيث تمثل عامل جذب للسياح؛ وذلك بما تتميز به الأسواق في مدينة عدن من تباين في الوظيفة التجارية، في ما هو قديم ويهتم بعرض كل السلع الشعبية والمستخدمة في الماضي، وهو ما يجذب أكبر عدد من السياح من الخارج والداخل، الذين لديهم شغف بمثل تلك الأسواق، وما يقدمون من خدمات تسويقية، ومنها ما هو حديث وعصري أخذ بمسميات حديثة منها المولات التجارية، وهذه أيضًا شكلت عامل جذب سياحي في المناطق التي تتوزع فيها، والتي حققت نموًّا كبيرًا في تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن.

7.2.2: العوامل السياسية والإدارية وانعكاسها على تطور الوظيفة السياحية في مدينة عدن:

تُعد العوامل السياسية والإدارية من أهم العوامل التي لها تأثير كبير في نشاط المدينة، ومن هذه الأنشطة النشاط السياحي؛ وذلك أن العوامل السياسية السائدة في الدول السياحية لها دلالتها وأهميتها الخاصة بين المقومات السياحية؛ حيث ترتبط الأوضاع السياسية في أي دولة بالنشاط السياحي، والحركة السياحية القادمة إليها حيث الدول

(1) هديل. طه حسين عوض، أسواق مدينة عدن في عصر الدولتين الأيوبية والرسولية وتأثيرها الاجتماعي والترفيهي، ندوة عدن بوابة اليمن الحضارية، 18 – 19 يناير 2011م، ص341.



التي تتمتع بنظام سياسي مستقر تحظى بنصيب وافر من الحركة السياحية الدولية مثل دول أوروبا وإسبانيا وسويسرا والولايات المتحدة[1].

ويعدُّ استقرار الوضع الأمني والسياسي أحد العوامل الأساسية في نجاح وتطور عملية التنمية بشكل عام، وتعدُّ السياحة إحدى قطاعات الدولة الأكثر حساسية وتأثرًا بذلك الاستقرار حيث إن العلاقة بينهما (أي السياحة والاستقرار الأمني والسياسي) طردية، أي كلما ارتفعت درجة الاستقرار؛ أدى ذلك إلى زيادة ونمو السياحة.

ولكن ما تمر به مدينة عدن حاليًا وفي ظل الحرب التي مازالت إلى الآن لم تخمد، أثرت كثيرًا في اليمن عامة وعدن خاصة، وهذا أدى إلى تدهور وتراجع كبير في السياحة والأنشطة السياحية التي كانت تزاول في مدينة عدن. والعوامل الإدارية كذلك لها دور مهم في الأنشطة السياحية، وذلك من حيث التنسيق، وهو من أهم الوظائف الإدارية ومطلب مهم من مطالب التنمية السياحية خاصة، والاقتصادية عامة[2].

ومن متطلبات العوامل الإدارية أنها متصلة بكافة الجوانب التي تحقق الكفاءة والفاعلية في إدارة النشاط السياحي وتشغيله بشكل عام، ومن هذه الجوانب خدمة الإقامة، التي تحوي على منشآت الفنادق والإيواء السياحي، ومنشآت الطعام والشراب.

وحيث خرج قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (307) لسنة 2007م بشأن لائحة مواصفات التصنيف السياحي لمنشآت الفنادق والإيواء السياحي، ومنشآت الطعام والشراب، والمتنزَّهات السياحية[3].

وتهدف هذه اللائحة إلى تحقيق جودة الخدمات السياحية وتحسينها بما يتوافق مع المعايير السياحية الدولية، وإصلاح الوضع القائم للخدمات السياحية، ووضع حدٍّ للاستثمارات السياحية العشوائية وغير الملائمة، القائمة على المنافسة غير المسئولة في قطاع السياحة، وتشجيع الاستثمارات السياحية ذات الجدوى الاقتصادية

---

(1) صبري عبدالسميع، مصدر سابق، ص60.

(2) عبدالسميع. صبري، مصدر سابق، ص259.

(3) الجمهورية اليمنية، وزارة الثقافة والسياحة، كراسة إجراءات التصنيف للفنادق السياحية.



والمستوى العالي من الجودة السياحية، ووضع أساس لإنشاء المنشآت السياحية وتشييدها، والترخيص والرقابة والتفتيش السياحي على نشاطها، بما يكفل استمرار صيانة وإصلاح المواصفات العملية للمنشآت، وبما يتطابق مع المواصفات الفنية المحددة في هذه اللائحة.

ومن متطلبات العوامل الإدارية، خدمة القدوم والمغادرة، حيث تشمل كل ما يقدم للسائحين عند دخولهم وخروجهم من الدولة عبر المنافذ الشرعية لها الجوية والبرية والبحرية، وعدم المبالغة في وضع القيود للسائحين عند القدوم أو المغادرة في الإجراءات مثل: (الجوازات، والجمارك، والحجر الصحي، وغيره)، ويجب تبسيط هذه الإجراءات بشكل يسوده الحرص واليقظة وعدم إعاقة انسياب الحركة السياحية.

وكذلك يجب توفير بعض الخدمات الجيدة للسائحين في ميناء عدن ومطار عدن والمنافذ البرية؛ وذلك من خلال توفير وإنشاء بعض الكافتيريات والاستراحات ومكاتب استقبال ونقل أمتعة وحقائب السياح. كل هذا يسهم في تنشيط الحركة السياحية في مدينة عدن.

8,2,2: العوامل الاجتماعية ودورها في تطور الوظيفة السياحية لمدينة عدن:

تُعدّ العوامل الاجتماعية عاملًا مهمًّا من عوامل الجذب السياحي التي تهتم بها دول كثيرة لارتباطها بطبيعة وسمات المجتمعات المضيفة؛ أي المستقبلة للحركة السياحية الوافدة؛ لأن السائح يهتم بطبيعة وتقاليد المجتمعات التي يزورها، وتؤثر في قراره لزيارتها مدى ما تمتع به من قيم اجتماعية إيجابية، ووعي سياحي واجتماعي، وتواصل مع الشعوب الأخرى الزائرة؛ لأنه يبحث في رحلته السياحية على الراحة، والأمن، والأمان والبعد عن مصادر القلق والتوتر[1]، وكما تسهم الوظيفة السياحية في المناطق على حضارات وعادات وتقاليد كادت أن تتلاشى وتزول[2]، في بعض المجتمعات.

(1) عبدالسميع. صبري، مصدر سابق، ص61.

(2) الطائي. حميد، أصول صناعة السياحة، مؤسسة الوراث، الطبعة الأولى، 2001م، ص89.



ومن الآثار الاجتماعية التي تؤثر في السياحة من قبل المجتمع هي سلوكياتهم وعلاقاتهم، والخصائص الثقافية المتعلقة بالأنشطة والعادات والتقاليد والفنون والأدب واللغات والأديان[1].

الوظيفة السياحية في مدينة عدن تمثل وسيلة إيجابية للتعارف بين الشعوب وتبادل الثقافات والتجارب، ويعد مستوى التطور الاجتماعي والحضاري لمدينة عدن السياحية العامل الحاسم في هذا التفاعل والتأثير، وحيث إن العادات والتقاليد اليمنية الأصلية تعبِّر عن نمط وأسلوب حياة الإنسان اليمني والمنفردة في خصوصيتها. وعادات وتقاليد سكان مدينة عدن لا تختلف كثيرًا عن بقية المحافظات، ومن هذه العادات تشمل مناسبات الأعراس، والولاة، وزيارة الأولياء، والرقصات الشعبية، والاحتفالات بالمناسبات، والأعياد الدينية، وإقامة المهرجانات، وهذه العادات والتقاليد تجذب السياح وكذلك المعاملة الحسنة لهم من قبل السكان.

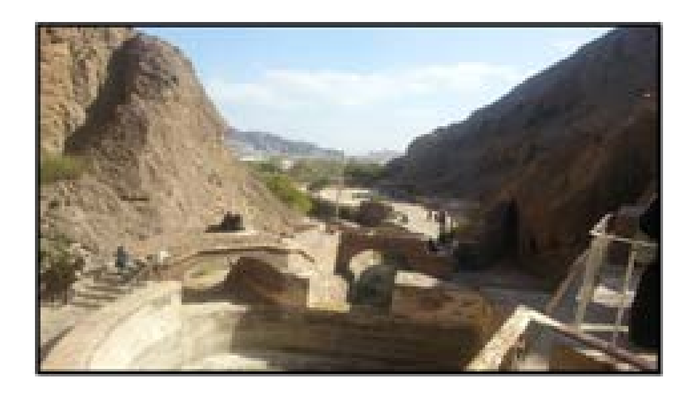
كما نلاحظ مؤخرًا أن مدينة عدن تعاني من زحف سكاني لاسيما من المناطق الريفية، وهذا أدى إلى تريف بعض مناطق مدينة عدن؛ وذلك بسبب أن السكان الذين ينتقلون إلى مدينة عدن يحملون عاداتهم وتقاليدهم إلى المدينة، ولا يحترمون قانون المدن بحكم عقليتهم وأسلوب حياتهم الريفي، وهذا أثر بشكل كبير في المظهر الجمالي لمدينة عدن، وهذا من الأسباب الاجتماعية التي تؤثر في السياحة في مدينة عدن، كانت لتلك الهجرات من الريف إلى مدينة عدن أثر سلبي على الوظيفة السياحية، وهذا ما نلاحظه في مناطق التركيب الداخلي وانتشار بعض المظاهر الريفية في تلك المناطق.

---

(1) الزوكة. محمد خميس، مصدر سابق، ص301.



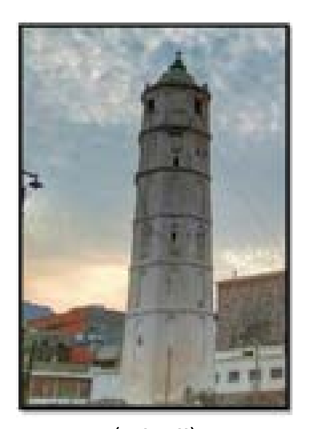
صور من أهم معالم مدينة عدن التراثية:



(صهاريج الطويلة)



(قلعة صيرة)



(المنارة)

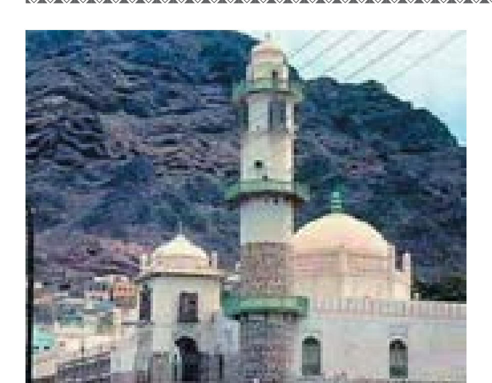


(ساعة بج بن)





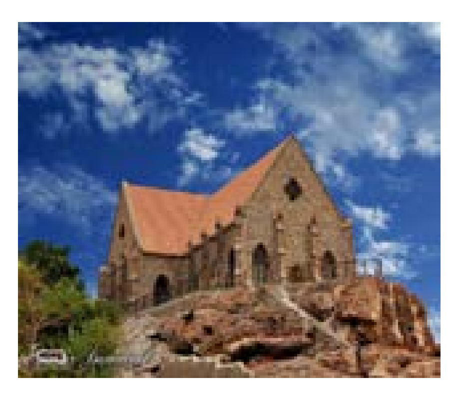
(مسجد أبان)



(مسجد العيدروس)



(قصر العبدلي)



(كنيسة القديسة ماريا)



(المملاح)





(محمية الحسوة)

التوصيات:

ومن خلال هذه الورقة البحثية توصلنا إلى عدة توصيات:

1. تمتاز مدينة عدن بالكثير من المعالم الأثرية والسياحية التي تؤكد مدى عراقة هذه المدينة وتراثها المعماري والثقافي، وبالمقابل فإننا نوصي بالعمل على الحفاظ على هذا التراث المعماري من التخريب والتدمير والإهمال.
2. إيقاف العبث في المباني الأثرية من خلال عدم التصرف بهذه الصروح المعمارية، وعدم إعطائها لمن لا يقدر قيمتها الأثرية.
3. صيانة المباني الأثرية والأخذ بعين الاعتبار المعايير التخطيطية والتصميمية عند صيانتها.
4. حماية المواقع الأثرية والمعالم التاريخية من العوامل والمؤثرات الطبيعية مثل الأمطار والرياح والرطوبة التي تسبب أضرارًا كثيرة بالمعالم الأثرية.
5. تشجيع المواطنين وتوعيتهم وحثهم على المشاركة في عملية الحفاظ على الطابع المعماري والعناية بالمباني المعمارية وعدم العبث بها.



المراجع والهوامش:

1. أبو صبحة كائد عثمان، جغرافية المدن، الطبعة الأولى، دار النشر، عمان، الأردن، 2003م.

2. أحمد البدوي، دراسات في جغرافية العمران، دار الفكر، مدينة نصر، القاهرة.

3. فتحي أبو عيانة، جغرافية السكان، أسس وتطبيقات، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2005م.

4. خالص حسن الأشعب، صباح محمود محمد، مورفولوجية المدينة، جامعة بغداد، 1983م

5. بلال غلام، زوايا من تاريخ ولاية عدن تاريخ وطن، وحكاية إنسان، جرافيك للطباعة والإعلان، عدن، 2013م.

6. محمد علي البار، عدن لؤلؤة اليمن كنوز المعرفة، جدة، الجزء الأول.

7. محمود أبو العلا، جغرافية شبة جزيرة عدن، الطبعة الثانية، 1989م، مكتبة الأنجلو المصرية.

8. محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1996م.

9. حميد الطائي، أصول صناعة السياحة، مؤسسة الوراث الطبعة الأولى، 2001م.

10. أمين علي، تطور الخدمات التعليمية في مدينة عدن، رسالة ماجستير منشورة، جامعة عدن، بغداد، 1995م.

11. ياسر هتاري، التغيرات الحرارية والمطرية في مدينة عدن للفترة 1881م/ 2004م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عدن، 2007م.

12. فواز باحميش، رسالة ماجستير، الجغرافيا الطبيعية لشبة جزيرة عدن، رسالة ماجستير، كلية الآداب جامعة عدن، 2010م.



مراحل الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن خلال حكم الدويلات المستقلة إلى نهاية الحكم الأيوبي لليمن



أفراح الحميقاني

المقدمة

كان لموقع مدينة عدن أثره في جعلها ميناءً تجاريًّا مهمًّا، حيث كانت مدينة عدن وميناؤها تقع على ساحل البحر الأحمر، وإذا كانت قناة السويس هي البوابة الشمالية للبحر الأحمر؛ فعدن هي بوابته الجنوبية، لذلك عُدَّت عدن أكبر محطات للتبادل التجاري بين الشرق والغرب، فكان ميناؤها يستقبل السفن الهندية والسفن الصينية والفارسية والعمانية والمصرية والحجازية والحبشية وغيرها من السفن، هذا إلى جانب السفن اليمنية الراسية في الميناء والتي يمتلكها بعض أهالي عدن الميسورين، الذين كانوا يمارسون التجارة منذ القدم، لذلك تميز ميناء عدن بممارسة نشاطٍ تجاريٍّ بحريّ واقتصاديّ عكس نفسه على شهرة مدينة عدن في التاريخ الوسيط. وقد تنبه الحكام اليمنيون المحليون وكذا الأجانب في المنطقة لذلك النشاط التجاري والاقتصادي لهذا الميناء وكمية الأموال الطائلة الناتجة عن ممارسة ذلك النشاط، فسعوا لاحتلال المدينة والسيطرة على مينائها، وقد مر ميناء عدن خلال حكم الدويلات المستقلة لليمن حتى نهاية حكم الأيوبيين بمراحل من الانتعاش والركود الاقتصادي، وكانت هناك دوافع ساعدت على ذلك. إن هذا البحث سيناقش دوافع الانتعاش والركود الاقتصادي التي مر بها ميناء عدن خلال تلك المرحلة، وكيف لميناء عدن في وقتنا الحالي أن يستعيد مكانته المرموقة بين موانئ العالم، ويشمل المباحث التالية:



المبحث الأول: مراحل الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن في مرحلة حكم الدويلات المستقلة إلى نهاية الحكم الأيوبي لليمن.

المبحث الثاني: مراحل الركود الاقتصادي لميناء عدن في مرحلة حكم الدويلات المستقلة إلى نهاية الحكم الأيوبي لليمن.

المبحث الثالث: أسباب ودوافع الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن في تلك المرحلة.

المبحث الرابع: تصور مستقبلي لاستعادة الميناء لدوره ونشاطه التجاري والاقتصادي.

مراحل الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن في مرحلة حكم الدويلات المستقلة إلى نهاية الحكم الأيوبي لليمن

أولًا - مراحل الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن:

مراحل الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن كانت في عهد الصليحيين الذين شجعوا عملية التبادل التجاري بين ميناء عدن والموانئ المصرية بحكم علاقتهم المذهبية مع الفاطميين، كذلك انتعش ميناء عدن اقتصاديًّا في عهد الزريعيين، وهم نواب للحكام الصليحيين في عدن، حيث بلغ ما ضمِّن من المراكب في عهدهم مقداره مائة ألف وأربعمائة عشر ألف دينار مرابطية[1]، وهذا مبلغ كبير يدل على حجم الإيرادات التجارية في مجال النشاط التجاري البحري، كذلك يعدّ عهد الدولة الأيوبية من أهم مراحل الانتعاش الاقتصادي لمدينة عدن وميناءها، فمنذ بداية فتحها سعى توران شاة الأيوبي[2] عند دخوله المدينة إلى المحافظة عليها من خلال إصدار أوامره لجنده بعدم

(1) استخدام هذا الدينار في عمليات البيع والشراء في ميناء عدن، وينسب إلى دولة المرابطين (448 - 541هـ/ 1056 - 1146م)، واستخدم في دفع العشور المقررة على المراكب التجارية، انظر: الصايغ، خالد: النقود الإسلامية، ط1، المجمع الثقافي، الإمارات العربية المتحدة، 1413هـ / 2002م، ص 54 - 55.

(2) هو السلطان توران شاه بن أيوب بن شادي بن مروان، جهزه أخوه السلطان الناصر صلاح الدين يوسف بن أيوب، سلطان مصر بجيش كبير لليمن، فدخل زبيد في 569هـ/ 1173م، جعل له نوابًا في اليمن،



نهبها، أو العبث بها قائلًا: "ما جئنا لنخرب البلاد، وإنما جئنا لنملكها ونعمرها وننتفع بدخلها"[1]، ويذكر ابن المجاور[2] أن عدد السفن التي ترسو تحت جبل صيرة كان ما بين 70 - 80 سفينة في كل عام قابلة للزيادة والنقصان، وكانت مصادر الأموال التي يحصل عليها الأيوبيون من ميناء عدن هي كالتالي: خزانة قدوم المراكب من الهند، خزانة دخول الفوه[3] إلى عدن، خزانة سفر المراكب إلى الهند، خزانة خروج الخيل من عدن إلى الهند، وكانت إيرادات كل خزانة من هذه الخزائن تساوي مائة وخمسين ألف دينار سنويًا، ومجموع هذه الواردات يبلغ نحو (600) ألف دينار سنويًا، كما بلغ مقدار العشور المحصلة على السلع التي تحملها إحدى السفن القادمة إلى عدن في سنة 625هـ ثمانين ألف دينار، وهذا يدل على مستوىً عالٍ من الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن في تلك المرحلة من خلال مجموع الإيرادات المحصلة لنشاط الميناء، كما قام الأيوبيون بتدمير ميناء أبين[4]؛ حتى لا يكون منافسًا لميناء عدن، وذلك رغبة منهم بأن يكون الثقل التجاري في ميناء عدن.

يجبون له الأموال ويرسلونها إلى مصر، توفي في الإسكندرية سنة 576هـ/ 1180م، انظر: ابن كثير، إسماعيل عمر بن كثير القرشي الدمشقي: البداية والنهاية، ج16، ط1، تح: عبدالله بن محسن التركي، هجر للطباعة والنشر، القاهرة، 1418هـ / 1998م، ص545 - 548؛ الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن: طراز إعلام الزمن في طبقات أعيان اليمن، تح: عبدالله قائد العبادي، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الملك عبدالعزيز، 1425هـ - 2005م، ص481 - 489؛ ابن تغري بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج6، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة، القاهرة، 1383هـ/ 1963م، ص87.

(1) ابن الأثير، أبو الحسن بن علي بن محمد الجزري: الكامل في التاريخ، ج9، ط3، دار الكتاب العربي، بيروت، 1400هـ/ 1980م، ص652.

(2) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحه أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص144.

(3) نبات الفوه: هو من أهم المحاصيل التي يتم زراعتها في اليمن، تستخدم عروقه ذات اللون الأحمر في الصباغة. ينظر: قبيسي، حسان: معجم الأعشاب والنباتات الطبية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1413هـ / 1993م، ص263.

(4) ابن المجاور، مصدر سابق، ص27.



ثانيًا - مراحل الركود الاقتصادي لميناء عدن:

1 - هي مرحلة الحروب والصراعات بين القوى المحلية في اليمن والتي ترغب في السيطرة على عدن وميناؤها، وهذا بطبيعة الحال يؤثر بشكل ملحوظ على النشاط الاقتصادي للميناء وإيراداته، أيضًا تعرضت عدن لحريق عام 388هـ/ 998م أثر على النشاط التجاري، وقد ذكره المقريزي في أحداث ذلك العام بقوله: "أن عدن احترقت كلها وتلف فيها المال ما لا يعرف له قيمة لكثرته"[1] ولا يعرف أسباب الحريق إن كان يعود إلى التنافس والصراع، أم سبب خارجي هدف لإيقاف نشاطها التجاري أم لغيرها من الأسباب، كذلك بسبب ما تعرضت لها عدن من غزو عدة مرات من صاحب جزيرة كيش (قيس)[2] بسبب منافسة ميناء عدن لها.

2 - بسبب تحول مراكز التجارة والتبادل الاقتصادي بين الشرق والغرب تدريجيًّا من جنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر في أثناء ازدهار الدولة العباسية إلى منطقة الخليج العربي، وكان من نتائج ذلك هو تهميش الدور التجاري في موانئ البحر الأحمر وأهمها ميناء عدن، مقابل ازدهار موانئ أخرى مثل ميناء كيش (قيس) وسيراف[3]، واستمر ذلك إلى أن استعاد البحر الأحمر أهميته التجارية في القرن الخامس والسادس الهجريين، وعاد لعدن دورها التجاري في المنطقة.

دوافع الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن

أولًا - دوافع الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن:

1 - **موقع الميناء**: يقع ميناء عدن القديم على البحر المحاذي لمدينة عدن (كريتر) من جهة الشرق، وهو يتميز برصيف طبيعي عبارة عن جبل صخري مستوٍ، ارتفاعه

(1) المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي: اتعاظ الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج3، تح: محمد حلمي، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، القاهرة، 1393هـ/ 1973م، ص31.

(2) جزيرة كيش (قيس): هي جزيرة مربعة طولها 12ميلًا في عرض 12ميلًا مقابل مسقط في وسط بحر عمان، وفيها مدينة كيش؛ الإدريسي، مصدر سابق ص 156.

(3) سيراف: مدينة على ساحل الخليج العربي كانت قديمًا فرضة الهند؛ الحموي، ياقوت بن عبدالله: معجم البلدان، ج3، بيروت، 1377هـ/ 1955، ص 295.



مساوٍ لساحل البحر ومساوٍ لسهل مدينة عدن ومكمّل له، كما يتميز بعمق مياه البحر المجاورة له، وهذا يسمح بوصول السفن أو المراكب المحمّلة بأنواع البضائع التجارية إلى هذا الرصيف، بحيث يسهل إنزال البضائع أو تحميلها دون عوائق، كما يجاور هذا المرسى أو الميناء من الجهة الشرقية الجنوبية جبل صيرة، وهو يشكل حماية طبيعية لميناء عدن من وصول الأمواج الكبيرة إليه، كما أن جبل صيرة وقلعتها يشكل أهم المراكز الحارسة لمينائها ومدينتها(1)، كما كانت مدينة عدن وميناؤها مركزًا للسيطرة على اليمن كله، مما جعلها أول نقطة يحرص الفاتحون على الاستيلاء عليها والتحصن فيها، كما كانت آخر نقطة يحرص المغلوبون على التشبث بها والدفاع عنها، كما عرفت بأنها عين اليمن؛ لأنها تعد أهم منفذ طبيعي لها على بحر العرب والمحيط الهندي، فضلًا عن تحكمها في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر(2).

2 - **زيادة مردودات النشاط التجاري للميناء**: وذكرها المقدسي بقوله: "إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلًا ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار، وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة، وآخر بكافور فرجع بمثله كافو..."(3)، وذلك النشاط عكس نفسه على ارتفاع المستوى المعيشي للسكان، وحدوث تنوع ديمغرافي في مدينة عدن. ورغم ارتفاع الأسعار فيها، وارتفاع درجات الحرارة، إلا أن المقيم فيها يتحمل ذلك بسبب الأموال الطائلة التي يحصل عليها؛ بسبب ممارسة النشاط التجاري في الميناء، حيث يصف القلقشندي ذلك فيقول: "إن المقيم بها يحتاج إلى كلفة في النفقات؛ لارتفاع الأسعار في المآكل والمشارب، ويحتاج المقيم بها إلى ما يتبرَّد به في اليوم مرات في زمن

---

(1) السروري، محمد عبده: أهمية موقع عدن في النشاط التجاري البحري الدولي في القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، كتاب ندوة عدن بوابة اليمن الحضارية، دار جامعة عدن، 18 - 19 يناير 1431هـ/ 2011م، ص 377.

(2) أباظة، فاروق: عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (1839 - 1918)، المطبعة المصرية، 1335هـ/ 1976م، ص23 - 24.

(3) الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تح: غازي ظليمان، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، 1980م، ص109.

قوة الحر، ولكنهم لا يبالون بكثرة الكلف، ولا بسوء المقام لكثرة الأموال النامية"[1].

3 - **قوة العملة المحلية:** يعود تاريخ أول دينار ضرب في عدن إلى عام (486 هـ/ 1093م)، وهو الدينار الملكي الذي يعود تاريخه للدولة الصليحية، حيث نقلت تجربة ضرب العملة من صنعاء في عام 479هـ إلى عدن التي تميزت بأنها ذات أهمية كبيرة؛ لكونها سوقًا وميناءً تجاريًّا مفتوحًا على التجارة العالمية، فتولَّت مهمة ضرب العملة، وأصبحت أحد مراكز دور ضرب العملة الرئيسة في اليمن بعد سبعة أعوام من ضرب الدينار الملكي في صنعاء، مستفيدة من خبرة التجربة التي اكتسبتها من دور الضرب في صنعاء[2]. واستمر تداولها داخل اليمن وخارجه حتى بعد سقوط الدولة الصليحية في اليمن، إضافة إلى وجود العملات المحلية والأجنبية الأخرى المتداولة في مدينة عدن.

4 - **الإجراءات الجمركية والضريبية المتبعة في الميناء:** في عصر الدولة الصليحية تم تقسيم مدينة عدن إلى مركزين لجباية العشور هما: باب البر، ويهتم بما يدخل إلى عدن من السلع والبضائع التجارية من جهة البر، وباب البحر، ويهتم بما يدخل عدن من السلع والبضائع التجارية من جهة البحر، وتسمى هذه الضريبة[3] بضريبة باب عدن، وقد استغل الصليحيون عشور[4]، مدينة عدن، لصالحهم، كما شرع الزريعيون على

(1) القلقشندي، محمد بن علي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج5، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ/ 1987، ص 5 - 10.

(2) الشميري، محمد كريم إبراهيم، سك العملة في عدن من كتاب زهور السوسن في تاريخ عدن، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 1431هـ/ 2011م، ص 164.

(3) الضريبة: هي ما يفرض على الملك والعمل والدخل للدولة، وتختلف باختلاف القوانين والأحوال؛ معجم اللغة العربية، المعجم الوسيط، ط4، مكتبة الشروق، القاهرة، 1425هـ/ 2004م، ص 537.

(4) هي الضريبة التي تفرض على الأموال التجارية الصادرة من البلاد الإسلامية أو القادمة إليها، أو التي ينتقل بها التجار داخل أقاليم الدولة الإسلامية؛ انظر: ابن قدامة، أبو محمد عبدالله: المغني، ج9، تح: عبدالله بن عبدالمحسن التركي وعبدالفتاح الحلو، دار عالم الكتاب، 1417هـ/ 1997م، ص 278؛ ابن منظور، مصدر سابق، ص218.



تنظيم عشور التجارة في عدن؛ إذ كانوا ينظِّمون دخول وخروج الصادرات والواردات من البضائع والسلع التجارية إلى ميناء عدن، من خلال تشكيل هيئة خاصة عرفت بالمشايخ[1]، وكانت تقع على عاتق هذه الهيئة مهمة مراقبة حركة إنزال السلع في الميناء وتفتيشها، وتقدير حجم الضرائب والمكوس[2] المفروضة عليها، وقد وصف ابن المجاور تلك الإجراءات وصفًا دقيقًا بقوله: "وخروج الإنسان من البحر كخروجه من القبر، والفرضة كالمحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعد، فإن كان رابحًا طاب قلبه، وإن كان خاسرًا اغتمّ، فإن سار في البر، فهو من ذات اليمين، وإن رجع في البحر، فهو من أهل ذات الشمال"[3]، كما أوضح أن إدخال ذلك التنظيم الضرائبي، كان على يد رجل يسمى خلف اليهودي النهاوندي[4]، وقد بنى الزريعيون أسوارًا عدة في مدينة عدن؛ بهدف منع عملية التهرب من دفع العشور والضرائب من قبل التجار، كذلك ما قام به الأمير عثمان الزنجيلي[5]، في عدن؛ حيث قام ببناء الفرضة في الميناء، وكانت تقع مقابل دار السعادة بعدن، وجعل لها بابين: باب إلى الساحل تدخل منه البضائع لدفع الرسوم عليها، وباب إلى البر (المدينة) تخرج منه البضائع بعد دفع العشور عليها، كما بنى عددًا من الأسوار حول مدينة عدن، للحد من عمليات التهرب من دفع العشور التجارية.

5 - **الإجراءات الأمنية لحماية السفن التجارية**: هناك جملة من الإجراءات الأمنية التي اتخذتها الدول التي سيطرت على مدينة عدن لحماية تجارتها ومصالحها في ميناء

(1) ابن المجاور، مصدر سابق، ص138.

(2) ابن المجاور، ص 138 - 139؛ المكوس: مفردها مكس، وهو الجبي والمال وفيه الظلم، وهي دراهم تفرض كضريبة على بائعي السلع في الأسواق في الجاهلية؛ ابن منظور، مصدر سابق، ج13، ص 964.

(3) ابن المجاور، ص 139.

(4) المصدر نفسه، ص 127 - 128.

(5) هو المعروف بأبي عمرو، تولى نيابة مدينة عدن من قبل السلطان توران شاه سنة 570هـ/ 1175م، وبقي في عدن إلى أن هرب منها سنة 579هـ/ 1183م، توفي في بلاد الشام سنة 583هـ/ 1187م؛ ابن المجاور، ص127.



عدن، منها: في مدة حكم الدولة الزيادية[1]، استطاعت توفير الحماية للسفن التجارية التي تبحر إلى ميناء عدن والموانئ اليمنية الأخرى عبر أسطولها الحربي الذي يبحر في البحرين الأحمر والعربي، وكذلك توفير الأمن للسواحل والجزر التي كانت تتعرض للغزو[2]، حيث سعى محمد بن عبدالله بن زياد على نشر الأمن حول مدينة عدن، فاتجهت السفن التجارية إليها، بسبب قربها من موانئ المحيط الهندي بعد أن كانت تفضل الاتجاه إلى الموانئ اليمنية الأخرى والحجازية على البحر الأحمر[3]، كذلك اهتم الزريعيون بالأسطول البحري الذي تمكنوا به من صدّ هجمات البحرية النجاحية على سواحل عدن، كذلك لجأ الأيوبيون إلى حماية السفن التجارية من عمليات القرصنة البحرية، فأرسلوا الشواني[4] لحماية تلك السفن، واستمرت تلك الشواني في العمل حتى عهد الدولة الرسولية، كما فرضت ضريبة لتلك الشواني.

6 - **تشجيع حكام عدن لممارسة التجارة في الميناء وتسهيل الإجراءات**: لقد مارس حكام عدن ومنهم الزريعيون التجارة في عدن، وكان أشهرهم بلال بن جرير المحمدي، الذي كان حاكمًا لعدن، وامتلك السفن التجارية الكثيرة التي كانت تسير من عدن إلى الهند، وتوفي مخلفًا ثروة هائلة من ممارسة النشاط التجاري في عدن، كما عملوا

---

(1) الدولة الزيادية: هي أول الدولة المستقلة في اليمن، ومؤسسها هو محمد بن زياد، وكانت نشأتها في عام (204هـ/ 829م) وانتهت في عام (412هـ/ 1012م)، وعاصمتها زبيد؛ الحداد، محمد يحيى: التاريخ العامر لليمن، ج3، ط1، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص 97.

(2) المندعي، داوُد داوُد عبدالهادي: تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس للهجرة، أطروحة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، كانون الأول 1418هـ/ 1997م، ص 146.

(3) بامخرمة، أبو محمد عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد: تاريخ ثغر اليمن، ج2، ط2، تح: اوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، 1453هـ/ 1936م، ص 27.

(4) الشواني: هي أقدم أنواع السفن، وكانت في العصور الوسطى أهم قطع الأسطول الإسلامي، لأنها أكبر السفن وأكثرها استعمالاً لحمل المقاتلة للجهاد، وعليها أبراج وقلاع وتحمل في المتوسط (150) رجلاً؛ ماهر، سعاد: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1387هـ/ 1967م، ص352.



إلى إعفاء التجار من الضرائب على كثير من السلع القادمة من مصر والهند والشحر والحبشة إلى عدن، مما فرضت عليها من الضرائب التي كانت تتم وفق قواعد ثابتة[1]، كذلك كانت تقام في مدينة عدن مواسم تجارية لقدوم التجار، ولاسيما التجار الهنود الذين يأتون محملين بالبضائع المختلفة، ويقومون بشراء البضائع المتنوعة مع غلمانهم من عدن، ثم يغادرون مخلفين وراءهم بضائعهم مع غلمانهم، الذين ينتظرون الموسم الآخر لبيعها، وهو موسم قدوم تجار (الكارم)[2]؛ لتنشيط الحركة التجارية من جديد، ويعمل تجار الكارم مثل ما عمله التجار الهنود[3]، كما اتخذت في ميناء عدن جملة من الإجراءات الجمركية والأمنية عن دخول السفن التجارية إلى الميناء، كما وجدت العديد من المنشآت التجارية والصناعية في عدن، والمرتبطة بالنشاط التجاري البحري نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الوكالات، وهي عبارة عن مخازن تجارية كبرى، يباع فيها أصناف من السلع التجارية، وما يؤكد وجود مثل هذه المنشآت هي ما ذكرته وثائق الجنيزة[4]، التي ذكرت العديد من الرسائل التي كانت تتم بين تجار الكارم ووكلاء في عدن؛ حيث كانوا يستقبلون سلعهم التجارية المختلفة التي كانت تُرسل من

(1) ابن المجاور، مصدر سابق، ص 142 - 143.

(2) هي لفظة أطلقت على التجار الذين بيدهم تجارة البهار من الفلفل والقرنفل ونحوها مما يجلب من بلاد الهند إلى اليمن، ثم أطلق على جميع من مارس تلك التجارة بمصر، انظر: القلقشندي، أحمد بن علي، صبح الأعشى، ج4، المطبعة الأميرية، 1332هـ/ 1914م، ص32.

(3) نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، ج1، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 1424هـ/ 2003م، ص 292 وما بعدها.

(4) الجنيزة: هي عبارة عن خطابات متبادلة بين موانئ البحر الأحمر، والمحيط الهندي والحجاز، أرسلها اليهود لذويهم حفاظًا على حقوقهم وأموالهم، ويرجع تاريخها بين القرن الرابع والسابع الهجري، العاشر والثالث عشر الميلادي، وكلمة جنيزة كلمة عبرية مشتقة من الكلمة الفارسية خبك معناها خزانة، وقد كتبت باللغة العربية ولكن بالحروف العبرية، وهي تصف الحالة الاجتماعية والاقتصادية للشرق آنذاك، انظر: القوصي، عطية: "أضواء جديدة على تجارة الكارم"، مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ع 22، 1395هـ/ 1975م، ص33؛ حسنين ربيع، "البحر الأحمر"، مجلة الدراسات العليا بالتاريخ الحديث، ع2، جامعة القاهرة، 1400هـ/ 1980، ص114.

شتى الأقطار، ويضعونها في الوكالة، حتى يتم تصريفها في أسواق عدن، كما كان هؤلاء الوكلاء يقومون بشراء بعض السلع التجارية، التي كانوا يحتاجونها من أسواق عدن، ثم يقومون بإرسالها في السفن التجارية التي تقوم بدور الوسيط وذلك مقابل نسبة من الأرباح[1]، كما وجدت العديد من النظم المالية والإدارية لتنظيم العمل في ميناء عدن، كل ذلك شجع على ازدهار التجارة بالميناء ومن ثم ارتفاع إيراداته المالية.

ثانيًا - دوافع الركود الاقتصادي لميناء عدن:

1 - أن الأموال الناتجة عن ممارسة النشاط التجاري في ميناء عدن كانت تذهب لصالح الحكام المسيطرين عليها مثال ذلك: عندما تزوج المكرم أحمد بن علي الصليحي[2] بالحرة السيدة بنت أحمد الصليحي[3] في سنة 461 - هـ/ 1068م، وجُعلّ صداقها خراج عدن[4]، التي تساوي مبلغًا قدره مائة ألف دينار[5] آنذاك، وظل ذلك المبلغ يرفع سنويًا من عدن إلى مقر الحكام والولاة الصليحيين[6]، ثم خفض هذا

(1) القوصي، المرجع نفسه، 260 - 263.

(2) هو المكرم أحمد بن علي الصليحي، تولِّي أمور الدولة الصليحية بعد مقتل والده علي الصليحي في 459هـ/ 1067م، خلص والدته أسماء بنت شهاب من أسرها في المهجم، توفي سنة 477هـ/ 1084م، وقيل في سنة484هـ/ 1091م؛ انظر: ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي: بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: عبدالله الحبشي ومحمد البستاني، ط1، طبع دار الفكر المعاصر، بيروت، 1408هـ/ 1988م، ص79.

(3) هي السيدة الحرة بنت أحمد بن محمد بن جعفر الصليحي ولدت سنة 440هـ/ 1048م، وكان يقال لها بلقيس الصغرى لرجاحة عقلها، تولت أمور الحكم بعد مرض زوجها المكرم بالفالج، واستقرت في جبلة من مخلاف جعفر، واستمرت قرابة خمسين عام في الحكم، وهي من النساء الشهيرات وآخر ملوك الصليحيين، توفيت سنة 532هـ/ 1137م؛ انظر: عمارة، تاريخ اليمن، 141؛ ابن الديبع، عبدالرحمن بن علي: قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، المطبعة السلفية، القاهرة، 1397هـ/ 1977م، ص 243 - 244.

(4) الخراج كلمة عامة قد تطلق على العشور والضرائب المختلفة.

(5) ابن المجاور، مصدر سابق، ص40؛ عسيري، محمد علي مسفر: الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في العصر الأيوبي، (569 - 626هـ)، ط2، دار المدينة، جدة، 1405هـ/ 1985م، ص340.

(6) الشمري، محمد كريم إبراهيم، عدن، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، (476هـ - 627هـ/ 1083م - 1229م)، ط2، إصدارات جامعة عدن، 1425هـ/ 2004م، ص89.



المبلغ إلى الربع، ثم امتنع بنو زريع[1]عن دفعه، كما كانت تورد عائدات ميناء عدن من الضرائب المفروضة على السلع التجاري وممارسة النشاط في الميناء لصالح حكام عدن من الزياديين إلى عاصمة حكمهم في زبيد والصليحيين في صنعاء ثم باجل، والأيوبيين إلى تعز، ثم يتم ترحيلها لمصر حاضنة سلاطين بني أيوب.

2 – ونتيجة للأموال الهائلة التي كانت تُحصّل من ميناء عدن، من ضرائب وعشور على البضائع والسلع التجارية، جعل مدينة عدن مطمعًا للحكام المحليين، وسببًا من أسباب صراعاتهم، وميدانًا لحروبهم، لغرض الاستيلاء على إيراداتها المالية الضخمة، بل توجهت أنظار الغزاة الأجانب لمحاولات احتلالها.

تصور مستقبلي لاستعادة الميناء لدوره ونشاطه التجاري والاقتصادي:

من خلال حديثنا عن أهم عوامل الانتعاش الاقتصادي لميناء عدن في عهد الدويلات المستقلة إلى نهاية حكم الأيوبيين، والاستفادة من تلك التجربة؛ نضع هذا التصور لاستعادة ميناء عدن لدوره الريادي بين موانئ العالم في عصرنا الراهن، من خلال اتخاذ جملة من الإجراءات، منها على سبيل الذكر لا الحصر:

1 – الاهتمام بالعملة الوطنية وقوتها في السوق المحلية والعالمية؛ لأنها وسيلة التعامل التجاري، فنجد مثلًا الدول التي حكمت عدن عملت على ضرب العملة داخل عدن، والعمل على إعطائها قوة في التعامل الداخلي والخارجي.

2 – الاهتمام بالأراضي المرتبطة بالميناء، وعدم الفصل بينها وبين الميناء (يمكن الاستفادة من هذا الموضوع من خلال القضايا المطروحة في مركز اليمن لحقوق الإنسان في عدن).

---

(1) هم نواب الصليحيين في عدن، إلا أنهم استغلوا ضعف الدولة الصليحية، فأعلنوا استقلالهم، وكان ذلك في سنة (470هـ/ 1077م)، وانتهت دولتهم في (569هـ/ 1173م) على يد الأيوبيين؛ انظر: السروري، محمد عبده، الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م) إصدار وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 1425هـ/ 2004م، ص27 – 122.



3 - الاستفادة من إيرادات الميناء في عمليات التنمية داخل عدن، التي تعود بالخير على سكانها

4 - إيجاد عمال وموظفي مؤهلين، وعلى درجة عالية من التأهيل والتدريب والنزاهة.

5 - تشجيع الاستثمار، من خلال بناء منشآت صناعية وتجارية مرتبطة بنشاط الميناء، وهذا يساعد على حل الكثير من المشاكل الاقتصادية، من خلال توفير فرص عمل للشباب في تلك المنشآت، وتحسين الوضع المعيشي لهم.

6 - محاربة التهرب الضريبي والجمركي.

7 - توسيع الميناء لاستقبال عدد أكبر من السفن التجارية والبحرية.

8 - توفير الأمن والحماية للسفن التجارية، ومكافحة أعمال القرصنة البحرية.

9 - تقديم تسهيلات للسفن التجارية وخدمات بشكل أفضل.

الخلاصة:

بعد توضيح أهم مراحل الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن، ومناقشة جملة من دوافع الانتعاش والركود للميناء، وإبراز أهمية النشاط التجاري البحري لمدينة عدن، ممثلة بمينائها في عصر الدويلات المستقلة إلى نهاية حكم الدولة الأيوبية في اليمن، ودور الدول الإسلامية التي سيطرت على عدن (الزيادية - الصليحية - الزريعية - الأيوبية) في تلك المدة، وما قامت به من جهود لتشجيع وازدهار النشاط التجاري البحري لمدينة عدن، ونستخلص عددًا من الملاحظات المهمة منها.

1 - تنوع الضرائب التجارية المذكورة في البحث، التي ارتبطت بالنشاط البحري لمدينة عدن خاصة في مينائها البحري.

2 - إدراك ملوك وسلاطين الدولة الزيادية - الصليحية - الزريعية - الأيوبية - للأهمية التجارية لمدينة عدن، واتخاذهم العديد من الإجراءات التجارية والأمنية والضريبية التي أدت إلى انتعاش التجارة وازدهارها في الميناء، ومن ثم زيادة الإيرادات المالية لتلك الدول.

3 – اعتماد تلك الدول على الإيرادات المالية التي تصل من عدن إلى عواصم تلك الدول.

4 – قيام تلك الدول ببناء العديد من المنشآت التجارية والصناعية والمدنية في مدينة عدن، التي ارتبطت بالنشاط التجاري البحري لمدينة عدن، والتي لا تزال بعض آثارها باقية إلى الآن، مثل بعض الأسوار وغيرها من تلك المنشآت الحضارية.

5 – بسبب الموقع الاستراتيجي المهم لمدينة عدن جعلها ذلك مطمع الكثير من الحكام المحليين والغزاة الأجانب للسيطرة عليها والاستحواذ على إيراداتها المالية.

وأخيرًا نرجو أن يعود لميناء عدن دوره الريادي في النشاط التجاري العالمي، والأخذ بالمقترحات الواردة في طي هذا البحث، التي تم استخلاصها من وضع الميناء في عصر الدويلات المستقلة حتى نهاية حكم الأيوبيين في عدن، وطبيعة نشاطه الذي تمتع به في تلك المرحلة، ووفرة إيراداته المالية التي تدلّ على حنكة حكام عدن، الذين اتخذوا كل السبل الممكنة لتطوير نشاط الميناء، ومن ثم زيادة حجم نشاطه التجاري وإيراداته المالية الوفيرة التي شجعت على قدوم العديد من تجار العالم إليها؛ لممارسة نشاطهم التجاري فيها بغية الوصول للثراء، مما أضفى على مدينة عدن صفة الكونية، فأصبحت ملتقى مختلف الأجناس والحضارات الثقافية المحلية منها والعالمية، والشاهد على ذلك بقايا آثارها التاريخية، ويعود الفضل في ذلك لمينائها البحري الذي أكسبها تلك الشهرة العالمية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر المطبوعة:

♦ **ابن الأثير، أبو الحسن ابن علي بن محمد الجزري (ت: 630هـ):**

1. الكامل في التاريخ، ج9، ط3، دار الكتاب العربي، بيروت، 1400هـ/ 1980م.

♦ **الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر (ت: 560هـ):**

2. أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تح: غازي ظليمان، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، 1400هـ/ 1980م.

♦ **بامخرمة، أبو عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد (ت: 947هـ):**

3. تاريخ ثغر عدن (وتراجم علمائها، اعتنى به علي حسين عبدالله، ج1، ط2، دار الجيل، بيروت، 1408هـ/ 1987م).

♦ **ابن بطوطة، شمس الدين أبو عبدالله بن محمد بن إبراهيم بن يوسف (ت: 779هـ):**

4. رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج1، ط1، مطبعة الأزهر، 1346هـ/ 1928م).

♦ **ابن تغري بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف (ت: 740هـ):**

5. النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج6، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة، القاهرة، 1383هـ/ 1963م.

♦ **ابن حاتم، بدرالدين محمد بن حاتم اليامي (ت: 702هـ):**

6. السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تح: ركس سمث، لندن 1974م.

♦ **الحموي، ياقوت بن عبدالله (ت: 626هـ):**

7. معجم البلدان، ج3، بيروت، 1377هـ/ 1955م.

♦ **ابن خرداذبه، أبو القاسم عبدالله بن عبدالله (ت: في حدود 300هـ):**

8. المسالك الممالك مطبعة بريل، ريدان، 1409هـ/ 1998م.

♦ **الخزرجي، موفق الدين أبو الحسن علي بن الحسن (ت: 821هـ):**

9. العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، ج1، اعتنى به محمد بسيوني عسل، مطبعة الهلال، 1399هـ/ 1911م.



10. طراز أعلام الزمن في طبقات أعيان اليمن، تح: عبدالله قائد العبادي، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الملك عبدالعزيز، 1429هـ/ 2005م.

♦ **ابن الديبع، عبدالرحمن بن علي (ت: 944هـ):**

11. قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، المطبعة السلفية، القاهرة، 1396هـ/ 1977م.

♦ **العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى بن فضل الله (ت: 749هـ):**

12. مسالك الأبصار وممالك الأمصار، تح: أيمن فؤاد سيد، دار الاعتصام، القاهرة، د.ت.

♦ **ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي (744هـ):**

13. بهجة الزمن في تاريخ اليمن، ط1، تح: عبدالله الحبشي ومحمد البستاني، طبع دار الفكر المعاصر، بيروت، 1408هـ/ 1988م.

♦ **عمارة اليمني، نجم الدين بن علي اليمني (ت: 569هـ):**

14. تاريخ اليمن المسمى المفيد في أخبار صنعاء وزبيد، تح: محمد بن علي الأكوع، ط2، مطبعة السعادة، 1396هـ/ 1976م.

♦ **ابن قدامة، أبو محمد عبدالله (ت: 620هـ):**

15. المغني، تح: عبدالله بن عبدالمحسن التركي وعبدالفتاح الحلو، ج9، دار عالم الكتاب، 1417هـ/ 1997م.

♦ **القلقشندي، أحمد بن علي (ت: 821هـ):**

16. صبح الأعشى في صناعة الإنشا،ج5، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ/ 1987م.

♦ **ابن كثير، إسماعيل عمر بن كثير القرشي الدمشقي (ت: 774هـ):**

17. البداية والنهاية، تح: عبدالله بن محسن التركي، ج16، ط1، هجر للطباعة والنشر، القاهرة، 1419هـ/ 1998م.

♦ **ابن المجاور جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد (ت: 626هـ):**

18. صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيح أوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير، بيروت، 1470هـ/ 1986م.



♦ **المقدسي أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر (ت: 390هـ):**

19. أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تح: غازي ظليمان، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، 1400هـ/ 1980م.

♦ **المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي (ت: 845هـ):**

20. اتّعاظ الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج3، تح: محمد حلمي، المجلس الأعلى لشؤون الإسلامية، القاهرة، 1393هـ/ 1973م.

♦ **ابن منظور، جمال الدين، أبو الفضل محمد بن مكرم (ت: 711هـ):**

21. لسان العرب، تح: عبدالله علي الكبير وآخرون، ج9، دار المعارف، د.ت.

22. نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، ج1، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 1433هـ/ 2003م.

ثانيًا: المراجع الحديثة:

♦ **أباظة، فاروق:**

23. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (1839 - 1918م)، المطبعة الأميرية، 1335هـ/ 1976م.

♦ **إحسان الله، رضية:**

24. عدن الخالد ميناء عالمي حر، ط1، مؤسسة دار الهلال، القاهرة، 1415هـ/ 1995م

♦ **الخطيب، مصطفى عبدالكريم**

♦ **الحداد، محمد يحيى:**

25. التاريخ العامر لليمن،ج3، ط1، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م.

♦ **السروري، محمد عبده:**

26. الحياة السياسية ومظاهرة الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة من سنة (429هـ/ 1037م) إلى (626هـ/ 1228م) إصدار وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، 2004م.



♦ **الشعيبي، عبدالفتاح قاسم ناصر يحيى:**

27. الحياة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن في عصر الدولة الأيوبية، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2003م.

♦ **الشمري، محمد كريم إبراهيم:**

28. عدن، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية، (476هـ - 627هـ/ 1083م - 1229م)، ط2، إصدارات جامعة عدن، 2004.

29. سك العملة في عدن من كتاب زهور السوسن،، ط1، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2004.

♦ **شهاب، حسن صالح:**

30. عدن فرضة اليمن، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1410/ 1990م،

♦ **الصايغ، خالد:**

31. النقود الإسلامية، ط1، المجمع الثقافي، الإمارات العربية المتحدة، 1413هـ - 2002م.

♦ **عسيري، محمد علي مسفر:**

32. الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في العصر الأيوبي، (569 - 626هـ)، ط2، دار المدينة، جدة، 1405هـ/ 1985م.

♦ **قبيسي، حسان:**

33. معجم الأعشاب والنباتات الطبية، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1413هـ/ 1993م.

♦ **لقمان، حمزة علي إبراهيم:**

34. تاريخ عدن وجنوب الجزيرة، عرض وتقديم: أسماء أحمد الريمي، ط1، دار جامعة عدن، عدن - 1428هـ/ 2008م.

♦ **ماهر، سعاد:**

35. البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1386هـ/ 1967م.

♦ **محيرز، عبدالله أحمد:**

36. صيرة، ط1، جامعة عدن، عدن سبتمبر 1412هـ/ 1992م.



◆ معجم اللغة العربية:

37. المعجم الوسيط، ط4، مكتبة الشروق، القاهرة، 1425هـ/ 2004م.

ثالثًا الرسائل العلمية: -

◆ **المندعي، داوُد داوُد عبدالهادي:**

38. تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس للهجرة، أطروحة دكتوراه في التاريخ الإسلامي، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، كانون الأول 1417هـ/ 1997م.

◆ **الهندي، أنور، محمد ناصر**

39. الموارد المالية للدولة الأيوبية في اليمن ونفقاتها (569 - 626هـ)، رسالة ماجستير في التاريخ الإسلامي، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة عدن، 1433هـ/ 2012م.

رابعًا البحوث والمقالات: -

◆ **حسنين ربيع،:**

40. البحر الأحمر"، مجلة الدراسات العليا بالتاريخ الحديث، ع2، جامعة القاهرة، 1400هـ/ 1980م.

◆ **الشمري، محمد كريم إبراهيم:**

41. الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجري دراسة تاريخية، مجلة المؤرخ العربي، ع35، السنة الرابعة عشر، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، 1409هـ/ 1988م.

◆ **العراشي، محمد ثابت:**

42. جمرك مدينة عدن " منذ منتصف القرن الخامس إلى منتصف القرن التاسع الهجري، كلية الآداب، جامعة عدن، العدد8، نوفمبر 1431هـ/ 2011م.

◆ **القوصي، عطية:**

43. أضواء جديدة على تجارة الكارم"، مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ع 22، 1397هـ/ 1975م.



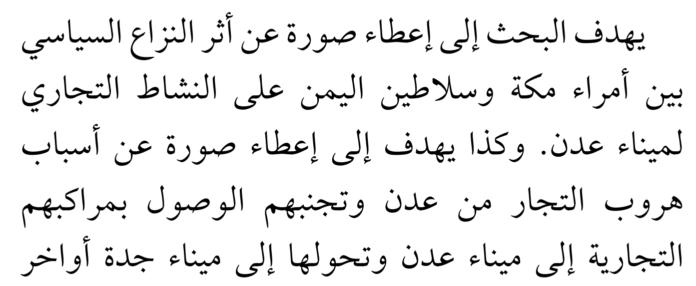
أسباب تحول وصول المراكب التجارية إلى جدة بدلًا من عدن أواخر عصر الدولة الرسولية



أ.د. محمد عبده السروري

مقدمات البحث:

هدف البحث:



يهدف البحث إلى إعطاء صورة عن أثر النزاع السياسي بين أمراء مكة وسلاطين اليمن على النشاط التجاري لميناء عدن. وكذا يهدف إلى إعطاء صورة عن أسباب هروب التجار من عدن وتجنبهم الوصول بمراكبهم التجارية إلى ميناء عدن وتحولها إلى ميناء جدة أواخر العصر الرسولي، كما يهدف إلى ذكر كيفية تعامل حكام الدولة الرسولية معهم، بتتبع مراكبهم التجارية في باب المندب؛ لإجبارها على العودة إلى عدن؛ لأخذ الضرائب والمكوس التجارية منهم.

أهمية البحث:

تبرز أهمية البحث أنه يعالج مرحلة ركود النشاط التجاري لميناء عدن أواخر العصر الرسولي، واثر ذلك علي ميناء عدن وحكام الدولة الرسولية.

منهج البحث:

استخدم الباحث المنهج التاريخي القائم على جمع المادة العلمية من مصادرها الأصلية، ثم صياغتها بعد تحليلها ونقدها.

سبب اختيار البحث:

معرفة أسباب الركود التجاري لميناء عدن أواخر العصر الرسولي، للمشاركة به في مؤتمر عدن المعنون: عدن رؤية في تاريخها التجاري ومستقبلها الاستثماري والاقتصادي.



مقدمة البحث:

يشمل البحث عدة محاور هي:

أولًا: العوامل الطبيعية التي أسهمت في النشاط التجاري لميناء عدن أهمها: تَمَيُّز مدينة عدن وميناءها بالحصانة الطبيعية بإحاطتها بالجبال جعلها ذلك محمية من القراصنة، كما أسهمت الرياح الموسمية بسهولة وصول المراكب التجارية إلى عدن أو خروجها منها في مواسم محددة، اكثر من أي ميناء أخرى في اليمن أو في بلدان أخرى.

ثانيًا: أثر النزاع السياسي بين أمراء مكة وسلاطين اليمن على النشاط التجاري لميناء عدن أدى ذلك إلى توقف النشاط التجاري لميناء عدن لبعض الوقت.

ثالثًا: ذكر سبب هروب التجار من عدن واتجاههم إلى ميناء جدة، وذلك بسبب المعاملة السيئة لهم وزيادة المكوس والضرائب عليهم.

رابعًا: إقدام حكام اليمن على اعتراض السفن التجارية في باب المندب وإعادتها إلى عدن؛ لأخذ ما يتوجب عليها من الضرائب والمكوس، وما نتج عن هذا الاعتراض من خسائر مادية وروحية.

أولًا: العوامل الطبيعية:

أسهمت عدة عوامل طبيعية في إعطاء عدن شهرة لجذب النشاط التجاري إليها، من أهمها توسط موقعها الجغرافي بين بلدان العالم، وكذا حصانتها الطبيعية.

حصانة الميناء:

فمن حيث التحصين الطبيعي، كان ميناء عدن القديم المجاور لقلعة صيرة، يتميز برصيف جبلي مستوي محاذي للبحر، كما تميز بعمق مياهه؛ سمح بوصول المراكب التجارية إلى الرصيف مباشرة، فأدى ذلك إلى سهولة إنزال البضائع التجارية من المراكب، وتحميلها دون عوائق.

حصانة المدينة:

ومن حيث حصانة مدينة عدن التي توجد بها الميناء، فإن أهميتها تظهر من خلال حصانتها الطبيعية بإحاطتها بالجبال من جميع الجهات، عدا جهة الميناء المتصلة



بالبحر، وذلك ما يوضحه المقدسي بقوله: "قد أحاط به جبل بما يدور إلى البحر، ودار خلف الجبل لسان من البحر، فلا يدخل إليه إلا أن يخاض في ذلك اللسان فيصل إلى الجبل"(1).

وما قاله الإدريسي (ت: 560هـ): "ومدينة عدن يحيط بها من جهة شمالها وعلى بعد منها جبل دائر من البحر إلى البحر، وقد نقب فيه من طرفيه نقبان كالبابين، يدخل منهما ويخرج عليهما... وليس لأهل عدن دخول ولا خروج إلا على هذين النقبين، أو على البحر وهي بلد تجارة"(2).

كما قال القزويني (ت: 682هـ): "وكانت عدن فضاء في وسط جبل على ساحل البحر، والفضاء يحيط به الجبل من جميع الجوانب، فقطع لها باب بالحديد في الجبل، فصار طريقًا إلى البر"(3). وهذا التحصين الطبيعي أعطى مدينة عدن وميناءها أهمية كبيرة، تمثلت بحماية المدينة بالجبال فجعلها آمنة من وصول القراصنة ولصوص البحر إليها، وكذا صعوبة الاستيلاء عليها من أي قوي معادية.

أهمية عدن التجارية:

كما أن هذا التحصين الطبيعي لمدينة عدن ومينائها جعل الكثير من التجار من أنحاء البلدان يقدمون إليها ببضائعهم التجارية، وذلك ما وضحه الكثير من المصادر منها:

وصف القزويني (ت:682هـ/ 1283م) عدن وميناءها بقوله: "عدن مدينة مشهورة على ساحل بحر الهند من ناحية اليمن... وإنها مرفأ مراكب الهند، وبلدة التجار ومرابح الهند، فلهذا يجتمع إليها الناس، ويحمل إليها متاع الهند، والسند، والصين، والحبشة، وفارس، والعراق"(4).

---

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.

(2) الإدريسي: محمد بن محمد إدريس. ت (560 هـ): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ط1 1989م، ص56/ 1.

(3) القزويني: زكريا بن محمد بن محمود، (المتوفى: 682هـ، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ت، ص101.

(4) القزويني، آثار البلاد، ص101.



ووصفها ابن فضل الله العمري (ت:749هـ/ 1338م) بقوله: "وإليها مجمع الرفاق، وموضع سفر الأفاق، يحط بها من الصين، والهند، والسند، والعراق، وعمان، والبحرين، ومصر، والزنج، والحبشة"[1]. ولذلك كانت عدن من أكبر محطات التبادل التجاري بين المشرق والمغرب والشمال، ومن أهم بلدان الشمال مصر، ومنها تنتقل التجارة إلى الشام والمغرب وأوروبا[2].

نشاط مدينة عدن التجاري:

يصف المقدسي عدن ونشاطها التجاري بقوله: "عدن بلد جليل عامر آهل حصين خفيف... مبارك على من دخله، مُثرٍ لمن سكنه، مساجد حسان، ومعايش واسعة، وأخلاق طاهرة، ونعم ظاهرة، وبارك النبي ﷺ في سوق منى وسوق عدن". كما وصف المقدسي مقدار الأرباح التجارية التي يكسبها التاجر من خلال العمل فيها في التجارة بقوله: "وأخشى إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلًا ذهب بألف درهم، فرجع بألف دينار، وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة، وآخر بكندر فرجع بمثله كافورًا طلبت نفسك التكاثر"[3].

أهمية نشاط عدن التجاري لحكامها:

يصف القلقشندي أهمية الأموال التجارية لحكام عدن واليمن بقوله: "وهي أعظم المراسي باليمن... وهي خزانة مالية ملوك اليمن"[4].

كما وصف ابن حوقل مقدار الإيرادات المالية لميناء عدن عندما كانت تابعة لحكام الدولة الزيادية في زبيد بقوله: "جباية عدن عن المراكب العشرية... والمرتفع

---

(1) العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى بن فضل الله ت (749 هـ): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق: أيمن فؤاد، المعهد العلمي الفرنسي للأثار الشرقية بالقاهرة، (د. ت)، ص157.

(2) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، 136.

(3) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص84.

(4) القلقشندي، صبح الأعشى، ص11/ 5.



له في السنة عن هذا المكان على التقريب مائتا ألف دينار عشري، وربما زادت الزيادة العظيمة، وربما نقصت اليسير"[1].

الرياح: كانت سير مراكب السفر عبر البحر تعتمد اعتمادًا أساسيًّا على حركة الرياح الموسمية، وذلك في عصور ما قبل اكتشاف البخار المحرك للسفن ذاتيًّا.

والأكثر أهمية من هذه الرياح هي الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، التي تساعد على اتجاه أو سفر المراكب نحو الشرق أو الجنوب الشرقي، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية، التي تساعد على سفر أو اتجاه المراكب نحو الغرب أو الشمال الغربي.

ولهذه الرياح الموسمية مواقيت محددة، تعمل على تسير المراكب التجارية من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي أو العكس، من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي، وذلك ما توضحه المصادر منها:

ما أوضحه المسعودي بقوله: "ولكل من يركب هذا البحر من الناس رياح يعرفونها في أوقات تكون منها مهابها، قد علم ذلك قولًا وعملًا، ولهم دلائل وعلامات يعلمون بها في هيجانه وأحوال ركوده وثورانه"[2]. كما قال ابن ماجد: "والمعلم الماهر لا يخفى عليه جميع الأرياح ومواسم (أسفار) جميع الدنيا، لأنها مرتبة على الأرياح...فاعرف مواقع جميع المواسم والأرياح"[3].

وعلى ذلك فالرياح الموسمية الجنوبية الغربية، المساعدة على اتجاه المراكب نحو الشرق والجنوب الشرقي لها وقتان: **الأول**: يمتد من شهر أبريل حتى يونيو، **والثاني**: يمتد من أغسطس حتى أكتوبر، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية، التي

---

(1) ابن حوقل: أبو القاسم بن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ط، 1979م، ص24/ 23، السروري، الحياة، ص588.

(2) المسعودي، مروج الذهب، ص112؛ أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، عدد548، 1399هـ، 1997م، ص159؛ شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية 41 – 904 هـ – 661 – 1498 م، عالم المعرفة، الكويت، العدد 151، ص87.

(3) حسن صالح شهاب: فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، نشر مركز الدراسات اليمني، ط1، 1982م، ص 187، عن الفوائد لابن ماجد، ص329.



تساعد على اتجاه المراكب نحو الغرب والشمال الغربي يمتد وقتها من نصف أكتوبر حتى مارس[1].

وعليه فإن أول موسم الخروج من باب المندب وعدن إلى الهند وعمان، كان في موسم الرياح الموسمية الجنوبية المتجهة شرقًا وجنوب شرقي، والتي تبدأ من شهر أبريل، أما القادم من الهند إلى عدن فقد كان في موسم الرياح الشمالية الشرقية المتجه غربًا، والتي تبدأ من منتصف أكتوبر حتى مارس[2].

ونتيجة لاعتماد سير المراكب على حركة الرياح - ولها مواسم محددة -؛ يضع ابن ماجد والمهري عدة تحذيرات منها: عدم السفر معاكسًا للرياح، ومنها عدم السفر في الأيام الأخيرة المتبقية من موسم السفر؛ لأنها غير كافية لإكمال وصوله إلى البلد المراد السفر إليها، ولأنه قد يقابل غلق الموسم في أثناء سيره.

ثانيًا: تأثير النشاط التجاري لميناء عدن بالخلافات القائمة بين سلطان اليمن وأمير مكة:

كان النشاط التجاري القادم من اليمن إلى جدة ومكة يتأثر بما يحدث فيها من نزاع عسكري بين أشراف مكة وأميرها؛ وذلك بسبب محاولة كل طرف الحصول على الأموال التي تكفي مصالحه، بينما الأموال المتحصلة من جدة ومكة من التجار لا تكفي الجميع، فينشأ عن ذلك نزاع وحروب، فيؤثر ذلك على النشاط التجاري القادم إلى مكة وجدة من ذلك.

بعد مقتل الأمير علي بن عجلان قلَّد سلطان مصر الأمير حسن بن عجلان أمر مكة لأخيه حسن بن عجلان، فعمل الأمير حسن سنة 798هـ/ 1395م على أخذ الثأر لقتل أخيه علي، فكانت نتيجة هذه الحرب انتصار الأمير حسن على الأشراف[3].

---

(1) مجموعة، عمان وتاريخها البحري، 89.

(2) شهاب، فن الملاحة، 188.

(3) الفاسي، العقد الثمين، 89/ 4 - 90.



ونتيجة لهذه الحرب لم يقدم من تجار اليمن إلى جدة إلا القليل، وعدلوا عنها بالاتجاه إلى ينبع، وكان مقدمهم آنذاك القاضي وجيه الدين عبد الرحمن بن نور الدين ابن جُميع[1].

ولما هدأت الحرب عاد تجار اليمن من ينبع إلى جدة سنة 799/ 1396م، ولما عادوا إليها أراد أمير مكة أخذ الجباية منهم، فتحدثوا معه عن خسارتهم بأخذ الجباية في ينبع، ونقل تجارتهم إلى جدة، فأسقط عنهم ثلث الجباية. فأدى ذلك إلى قدوم الكثير من تجار اليمن إلى جدة بدلًا عن ينبع. والسبب في ذلك رواج سوق مكة في موسم الحج.

ولما سمعت جماعة من التجار كانوا قادمين من اليمن متجهين نحو ينبع، بإسقاط أمير مكة ثلث الجباية عنهم، اتجهوا إلى جدة، وفي أثناء تواجدهم بها اهتم الأمير حسن بن عجلان بتوفير الأمان لتجار اليمن الواصلين إلى جدة، وتأمين سيرهم إلى مكة وكذا عودتهم منها إلى جدة[2]. والسبب في ذلك ما يتعرض له الكثير من التجار من نهب أموالهم في جدة في أثناء سيرهم إلى مكة ووجود الحرب فيها، إضافة إلى ما يتحصل عليه أمير مكة من أموال الجباية للتجار في مكة وجدة، ولذلك كان لابد له من عمل الحماية للتجار حتى يستمر توافدهم إليها.

ومن تلك الحماية التي اهتم بها أمير مكة لتأمين تجار اليمن، هو عندما وصل إليه الخبر سنة 801هـ/ 1398م بطمع قواد مكة في أهل اليمن بالاتجاه لنهبهم، خرج الأمير حسن لحمايتهم فصحبهم إلى جدة، ولم يعد منها إلا بعد أن اطمأن من سفر اليمنين من جدة سالمين[3].

ونتيجة لاهتمام أمير مكة بحماية تجار اليمن؛ وصل إلى جدة سنة 802هـ/ 1399م الكثير من تجار اليمن بمراكبهم التجارية، وكانت تزيد على العشرة مراكب إضافة

(1) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 90.

(2) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 91.

(3) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 94.



إلى العديد من القوافل التجارية (الجلاب)، فحصل الأمير مكة منهم على الكثير من أموال الجباية[1].

ونتيجة لأن ميناء جدة كان أقل جودة في اتساع وصول المراكب التجارية إليه؛ ولَّى أمير مكة حسن بن عجلان سنة 806هـ/ 1413م، الفقيه جابر بن عبد الله الحراشي جدة، وأوكل إليه وضع الإجراءات المناسبة لتحسين أدائها، فعمل الحراشي على بناء ميناء جدة بحيث يماثل ميناء عدن، كما عمل على تحديد الرسوم المتحصل منها لأمراء مكة، وأبطل الرسوم السابقة التي كانت تؤخذ من التجار مع الجباية، فارتضى بها التجار وازداد قدومهم إلى جدة[2].

تأثرت العلاقة التجارية بين أمير مكة وسلطان اليمن، بما كان يجري في مكة وجدة من نزاع سياسي بين أميرها وأشرافها، وتمثل ذلك في محاولة أمير مكة أخذ أموال تجار اليمن في مكة وجدة، وكرد فعل يتجه سلطان اليمن إلى منع وصول المراكب والقوافل التجارية إلى مكة وجدة، فيؤدي ذلك إلى الإضرار بالطرفين، فينتج عنه توسط بعض الأعيان لخلق علاقات طيبة بين الطرفين من ذلك:

عندما حدث نزاع بين أمير مكة حسن بن عجلان، وبين صاحب حلي بن يعقوب الموالي لسلطان اليمن؛ أثر ذلك على العلاقات التجارية بين اليمن ومكة، تمثل ذلك بمنع السلطان الناصر وصول (الجلاب) القوافل التجارية محملة بالحبوب إلى أهل مكة، إلا أن ذلك لم يدم، فقد شفع السيد المرتضى عند سلطان اليمن بالتوقف عن المنع، فقبل السلطان وسمح بالتجارة تصل إلى مكة[3]، فمدحه المرتضى بقصيدة لذلك القبول.

اتجه الأمر بعد ذلك إلى التعقيد، ففي سنة811هـ/ 1408م استولى أمير مكة حسن ابن عجلان على خمسة آلاف مثقال من التاجر اليمني العفيف عبد الله بن أحمد الهبِّي،

---

(1) الفاسي، العقد الثمين، 4 /95.

(2) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 100 – 101، الأشقر: محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، 1999، ص415.

(3) العصامي، سمط النجوم، 263.



وادعى أنها عوضًا عن بيت شَعْر بعثها للسلطان الناصر عند طلبه منه[1]. وكما يبدو أن سبب أخذ أمير مكة الأموال من التاجر اليمني، هو عدم وصول المساعدات التي اعتاد سلطان إرسالها إلى أمير مكة وليس بيت الشعر.

سبَّبَ أخذ أمير مكة الأموال من التاجر اليمني الهبِّي ردّة فعل من تجار اليمن وسلطانها، تمثل ذلك بإقدام التاجر وجيه الدين عبد الرحمن بن جمُيع بأخذ أموال سفير أمير مكة زين الدين شكر؛ بحجة أخذ أمير مكة لأموال خالة العفيف الهبّي. ومن الواضح أن أمير مكة كان له تجار يعملون بالتجارة في عدن منهم زين الدين شكر، كما كان لسلطان اليمن تجار يعملون بجدة ومكة، منهم عبد الرحمن بن جميع. وكذلك سبب أخذ أموال التاجر اليمني من أمير مكة منع السلطان الناصر سنة 812هـ/ 1409م سفر القوافل التجارية إلى مكة[2]. لذلك كان من السهل حدوث الفعل وردة الفعل.

ولما لم يمتلك أمير مكة الإمكانات التي يتم فيها الضغط على سلطان اليمن عسكريًا واقتصاديًا، تطلب الأمر منه ومن رجال دولته ملاطفة السلطان، لذلك بعث أمير مكة أحد أمرائه وهو محمد بن بركات الشبيكي رسولًا إلى سلطان اليمن الناصر يعتذر له عما حدث، ويلتزم له بما يرضيه أو يطيب خاطره، وبعث معه هدية كبادرة لحسن العلاقة، فقبل السلطان الناصر اعتذاره، وأذن بسفر التجار والناس إلى مكة وجدة، ولكن قدومهم إليهما كان أقل من المعتاد[3]، ربما كان ذلك بسبب عدم اكتمال تجهز التجار.

وعلى الرغم من حل الخلاف بين أمير مكة وسلطان اليمن بذلك الاعتذار، إلا أن أمير مكة لم يقبل أخذ التاجر اليمني عبد الرحمن بن جميع لأموال سفيره زين الدين شكر، فعمل الأمير على رد الفعل له، تمثل ذلك بإقدامه بعد حج سنة 813/ 1410م على أخذ ما كان للقاضي وجيه الدين عبد الرحمن من الأموال التي كانت مع غلمانه المولدين وسفرائه بمكة[4].

(1) الفاسي، العقد الثمين، 106/ 4.

(2) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 106.

(3) الفاسي، العقد الثمين، 107/ 4.

(4) الفاسي، العقد الثمين، 109/ 4.



ولكي لا يغضب أمير مكة سلطان اليمن أرسل إليه يخبره بما أخذه من ابن جميع من الأموال. ويوضح له أن السبب في أخذ ماله هو أن ابن جميع استولى على ما كان بيد سفيره زين الدين شكر من الأموال[1].

وخلال تلك الأحداث أرسل أمير مكة حسن بن عجلان رسالة إلى سلطان مصر يخبره بأخذ ابن جميع لأموال سفيره زين الدين شكر، فأرسل سلطان مصر الناصر كتابًا إلى سلطان اليمن عبر أمير مكة يتضمن ذم ابن جميع، ويطلب منه استخراج أموال الناس منه، وإرساله معتقلًا إلى مصر، وكما يتضح أن سلطان مصر عمل برواية أمير مكة بأن ابن جميع أخذ أموال الناس، في حين أن تصرف ابن جميع بأخذ أموال زين الدين شكر كان ناتجًا عن رد فعل لما أخذ أمير مكة من خاله العفيف الهبّي. ورغم غضب سلطان اليمن مما جاء في الرسالة إلا أنه لم يحاول إساءة علاقته مع سلطان مصر بالرد عليه، ولكنه رد على أمير مكة موضحًا له بأن الذنب على المبتدئ بهذا العمل بقوله: "أما الشكوى من عبد الرحمن، فقد عرفت ممن كان الابتداء، ومن كافاك فما اعتدى". ومع ذلك عمل سلطان اليمن على محاسبة ابن جميع وأمر بتعويض الناس، وانتهى ذلك الأمر بقوله: "وأمرناه فعوض وانسد الباب"، كما أوضح له بأن المال الذي أخذ من عبد الرحمن بن جميع لابد من استعادته[2]، "وأرسل هذه الكتاب إلى أمير مكة مع ابن المقري في شوال سنة 814هـ/ 1411م[3]".

وخلال ذلك الوقت تولى حكم مصر سلطان جديد هو السلطان المؤيد أبو النصر شيخ، بدلًا من السلطان الناصر، فكان لابد من حل الخلاف بين أمير مكة وسلطان اليمن، فسعى لذلك الحل القائد زين الدين شكر سنة 815هـ/ 1412م، وتضمن هذا الحل إعادة أمير مكة لأموال ابن جميع، والمقدرة بحوالي ثلاثين ألف مثقال، تؤدَّى إليه مقسطة، كل سنة قسط مقداره عشرة آلاف مثقال (دينار)، فأبدى أمير مكة استعداده لهذا الاقتراح.

(1) الفاسي، العقد الثمين، 109/ 4.

(2) الفاسي، العقد الثمين، 110/ 4.

(3) الفاسي، العقد الثمين، 111/ 4.



وكان لابد من موافقة سلطان اليمن على هذا الاقتراح. فذهب القائد زين الدين شكر إلى اليمن لطلب موافقة سلطانها، فلما وصل إلى السلطان الناصر طلب منه إطلاق سير النشاط التجاري إلى جدة ومكة، فلم يوافق السلطان على طلبه إلا بعد تسليم المال، فعرض عليه زين الدين شكر ما عرضه على أمير مكة بإعادة مال ابن جميع مقسطًا كل سنة عشرة آلاف مثقال، فقبل سلطان اليمن بذلك.

وبعد تلك الموافقة عاد زين الدين شكر إلى مكة في رمضان للتأكد من موافقة أميرها، وبعد التأكد من موافقته وحصوله على ما يساوي ذلك المبلغ من القماش والحرير، ذهب من مكة إلى كمران في شوال من السنة المذكورة، فلما وصلها توجهت المراكب التجارية إلى جدة والقوافل إلى مكة. وكانت المراكب التجارية واقفة في كمران في نية الاتجاه إلى ينبع بقيادة مقدم الجلاب القاضي أمين الدين مفلح التركي الناصري. فلما سمح له سلطان اليمن الناصر بالذهاب إلى مكة وجدة، سار القاضي مفلح مع المراكب التجارية إلى جدة، ومنها سار إلى مكة، فوصلها في منتصف شهر ذي العقدة من السنة المذكورة سابقا[1]، وبذلك عاد النشاط التجاري بين اليمن وجدة ومكة.

النزاع بين أمير مكة وابن أخيه وأثرها على النشاط التجاري:

وفي سنة 816هـ/ 1413م حدث نزاع بين أمير مكة حسن بن عجلان وابن أخيه رميثة بن محمد بن عجلان، بسبب عزم أمير مكة إخراج ابن أخيه من ينبع، فاتجه رميثة إلى تجميع أنصاره، والاتجاه لمهاجمة مكة من درب اليمن، ولكنه انسحب قبل حدوث الحرب فيها؛ خوفًا من قدوم أمير مكة إليه، ولما علم أمير مكة بذلك اتجه لملاحقتهم حتى تمكن من إخراجهم من أنحاء مكة، فاتجهوا نحو اليمن.

ثم عادوا إلى جدة فنهبوها وأخربوا بيت الضَّحِي في رمضان سنة 816هـ/ 1413م، ولما علم أمير مكة بوصولهم إلى جدة ونهبها اتجه لمحاربتهم، وعندما التقى بهم قرب جدة سعى بعض القواد إلى عدم نشوب الحرب بينهما والاتجاه للمصالحة، لكن المصالحة لم تتم بسبب إدخال رميثة في الصلح من التف معه من العبيد والمولدين

(1) الفاسي، العقد الثمين، 113/ 4.



وعدم قبول أمير مكة إدخالهم، ونتيجة لقرب موسم الحج اتفقوا على تأجيل المصالحة إلى انتهاء موسم الحج[1].

النزاع بين أمير مكة وأشرافها:

كان للنزاع بين أشراف مكة وأميرها أثره على النشاط التجاري القادم من اليمن منها: في رمضان سنة 820هـ/ 1417م وقعت حرب بين أمير مكة وأشرافها، أدت إلى قتل نائب أمير مكة مفتاح الزفتاوي، ونتيجة لأهمية مكة لأهلها ولمن يقدم إليها من الحجاج والتجار، كان لابد من إيجاد حل لوقف الحرب لاسيما قرب موسم الحج، فسعى جماعة من أشراف بني نمى وغيرهم إلى المصالحة بينهم[2]، فأسفرت تلك المساعي إلى عقد المصالحة في المحرم سنة 821هـ/ 1418م، وذلك بعد انتهاء موسم الحج، فأدى ذلك إلى اطمئنان الناس والتجار بوجود الأمن والأمان، فقدم من اليمن إلى جدة في صفر من السنة ذاتها الكثير من التجار من غير إذن السلطان لهم بالاتجاه إليها، لأنه كان يريد تجاوز جدة إلى ينبع.

وعندما وصلوا جدة عاملهم نواب شريف مكة معاملة طيبة، بإسقاط بعض المكس عنهم وعن تجار السلطان، فأدى ذلك إلى قبول السلطان ورضاه، فأمر التجار بالاتجاه إلى جدة، فاتجهوا إليها مرة أخرى. وعادوا إلى بلادهم بعد موسم الحج سالمين دون التعرض إلى النهب[3].

ثالثًا: هروب التجار من عدن، وتحول وصول المراكب التجارية إلى جدة بدلًا عن عدن:

كانت مرحلة تحول وصول المراكب التجارية إلى جدة بدلًا عن عدن أواخر العصر الرسولي إحدى مراحل ركود النشاط التجاري لميناء عدن، وكان لذلك التحول عدة أسباب منها ظلم ناظر ميناء عدن بزيادة للضرائب على التجار، وسوء معاملته للتجار

---

(1) الفاسي، العقد الثمين، 115/ 4 – 116.

(2) الفاسي، العقد الثمين، 127/ 4.

(3) الفاسي، العقد الثمين، 4/ 127 – 128.



القادمين إليها، ومنها تأثر النشاط التجاري لميناء عدن بالخلافات القائمة بين سلطان اليمن وأمير مكة وجدة، نتج عنه منع وصول المراكب التجارية إليهما من عدن، فأدى ذلك إلى تأثر النشاط التجاري لميناء عدن، واضطر التجار تحويل مسار نشاطهم التجاري من عدن إلى جدة أو ينبع أو غيرها، مثل سواكن ودهلك من ذلك:

هروب التجار من عدن:

في أواخر عهد السلطان الناصر أحمد بن الأشرف إسماعيل الرسولي، وقع جور أو ظلم على التجار في ميناء عدن، وذلك بزيادة الضرائب والمكوس على السلع التجارية فيها، وكذا إيقاف نقل السلع التجارية في عدن لوقت أطول، بسبب الخلاف بين سلطان اليمن وأمير مكة، فأدى ذلك إلى الضرر بالنشاط التجاري لميناء عدن، لأن عدن كانت تمثل إحدى موانى الحط والإقلاع للبضائع التجارية، وليس للبقاء طويلًا في عدن. وأكثر ما كان ضرر النشاط التجار في عدن واقعًا على تجار عدن والهند منها:

تاجر عدن صاحب دار صلاح:

كان التاجر صلاح بن علي الطائي أحد تجار عدن وكانت له دار تجاري تسمى دار صلاح، وكما يتضح أن هذه الدار كانت وكالة تجارية يحط فيها التجار سلعهم التجارية فيها؛ ليتم تصريفها بالبيع في عدن، أو تسفيرها إلى موانئ أخرى في البحر الأحمر، عندما يحين موسم السفر إلى تلك الموانئ.

وعندما زاد الجور أو الظلم على صاحب هذه الدار التاجر صلاح بن علي الطائي أواخر عهد السلطان الناصر الرسولي، أما بعدم تمكينه من تصريف سلعه التجارية الموجودة في داره أو وكالته، وكذا زيادة الضرائب والمكوس عليها ببقاء السلع التجارية بوكالته؛ قرر هذا التاجر صلاح الهرب إلى مليبار بالهند، وترك داره، فأدى ذلك بالسلطان ورجال دولته إلى مصادرة أملاكه في هذه الدار، فصارت هذه الدار بعد ذلك متجرًا لسلاطين الدولة، كذلك هرب الكثير من تجار عدن إلى جدة والهند ومنها مليبار[1].

---

(1) بامخرمة، ثغر عدن، 22، إبراهيم حسن سعيد، البحرية في عصر سلاطين المماليك، ط1، دار المعارف، 1983م، 150، عبد العال، بنو رسول، 454 - 455.



تحول وصول مراكب التاجر إبراهيم إلى جدة:

كان المعتاد وصول المراكب التجارية الهندية إلى عدن ومنها إلى جدة، ولم يعهد أنها تجاوزت ميناء عدن إلا منذ سنة 825هـ/ 1431م، وذلك بسبب سوء معاملة ولاة الجباية في عدن، وذلك ما يوضحه المقريزي بقوله: "وجرت العادة من قديم أن مراكب تجار الهند ترد إلى عدن ولم يعرف قط أنها تعدت بندر عدن"[1].

التاجر إبراهيم:

كان التاجر الهندي الخواجا إبراهيم احد تجار الهند، وكان له عدة مراكب تجارية يتردد بالوصول بها سنويًا للتجارة بعدن. وفي أثناء ولاية عبد الرحمن بن علي بن جميع لنظارة ميناء عدن حصل لهذا التاجر إبراهيم زيادة في الضرائب والمكوس في أواخر عهد السلطان الناصر بن الأشرف إسماعيل الرسولي، فقرر عدم الوصول بمراكبة التجارية إلى عدن، والاتجاه مباشرة إلى ميناء جدة، كما عمل على تحريض التجار الهنود بعدم الوصول إلى عدن، والاتجاه إلى جدة[2]، من ذلك:

في سنة 825هـ/ 1431م خرج التاجر إبراهيم من مدينة كاليكوت بالهند وتجاز بوصول مراكبه التجارية عن عدن، بسبب سوء معاملة ناظر ميناء عدن، فسار إلى باب المندب، ومنها سار إلى جدة، فلما وصل إليها استولى الشريف حسن بن عجلان أمير مكة على ما معه من البضائع التجارية، وطرحها على التجار بمكة[3]، ويبدو أن هذا التصرف كان ناتجًا عن احتياجات أهل مكة لهذه السلع التجارية، فقدم حصولهم عليها على تجار الشام ومصر.

لم يكن هذا العمل مرضيًّا لسلطان مصر الملك الأشرف برسباي، الذي تولى حكم مصر في 8 ربيع الآخر سنة 826هـ/ 5 مارس 1421م، فكتب إلى أمير مكة يعاتبه على

(1) المقريزي، السلوك، 112/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 151.

(2) بامخرمة، قلادة النحر، 3563.

(3) المقريزي، السلوك، 112/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 151، عبد العال، بنو رسول، 455، الأشقر، تجارة التوابل، 417.



تصرفه بأخذ (فلفل التجار الواصلين إلى جدة من كاليكوت بالهند متجاوزين الرسو بميناء عدن[1].

وفي سنة 826هـ/ 1422م خرج التاجر إبراهيم من الهند بمراكبه التجارية، وسار متجاوزًا ميناء عدن إلى باب المندب، ومنها سار إلى سواكن وجزيرة دهلك، ولكنه لقى معاملة سيئة أكثر من غيرها[2].

وفي سنة 827هـ/ 1423م قدم التاجر إبراهيم من الهند بمركبين تجاريين متجاوزًا الرسو في ميناء عدن، وأراد الذهاب إلى ميناء ينبع، ولكن الأمير قرقماش الشبعاني تلطف للتاجر إبراهيم بالرسو في جدة، فقبل التاجر عرضه ورسا بميناء جدة، فلقى بها معاملة حسنة، فقرر الاستمرار بالاتجاه للرسو في ميناء جدة، والتجاوز عن الرسو في ميناء عدن[3].

كذلك وصل مركب تجاري وطراد من كاليكوت بالهند متجاوزًا الذهاب إلى ميناء عدن، فلما وصلها اتجه السيد علي بن عنان في 8/ جمادى الآخرة، لتفريغ حمولتها التجارية، وعم ل على الرفق بالتجار القادمين وحسن معاملتهم[4]. ونتيجة لحسن معاملة ناظر ميناء جدة للتجار؛ ازداد وصول المراكب التجارية إليها من الهند، متجاوزين الوصول إلى ميناء عدن منها:

في سنة 828هـ/ 1424م قدم التاجر إبراهيم ومعه أربعة عشرة مركبًا تجاريًّا محملة بالبضائع التجارية، ولما علم سلطان مصر بوصول تلك المركب التجارية أراد أخذ المكوس عليها لنفسه، فبعث سعد الدين بن المرة لأخذ المكوس[5].

ولما جاء سعد الدين بن المرة إلى مكة توجه إلى جدة مع أعوانه، فتمكن من ضبط ما يصل إليها من أصناف البضائع الواصلة من الهند وهرمز، وأخذ منها العشور، فقدم من الهند في هذه السنة أكثر من أربعين مركبًا تجاريًّا محملة بأنواع البضائع، والسبب في

(1) الفاسي، العقد الثمين، 145/ 4، الأشقر، تجارة التوابل، 417.

(2) المقريزي، السلوك، 112/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 151.

(3) المقريزي، السلوك، 112/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 151 - 152، عبد العال، بنو رسول، 456.

(4) الفاسي، العقد الثمين، 148/ 4.

(5) المقريزي، السلوك، 112/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 152الأشقر، تجارة التوابل، 417 - 418.



ذلك يرجع إلى أنهم وجدوا في جدة معاملة حسنة أكثر من عدن، ولذلك صارت جدة إحدى البنادر العظيمة، فنتج عن ذلك تعطل بندر عدن إلا القليل، وكان ذلك منذ سنة 826هـ/ 1422م(1).

ولذلك توقف النشاط التجاري عن ميناء عدن، وتحول إلى ميناء جدة، فأصبح ميناء جدة أحد أكبر الموانئ، وتلاشى ميناء عدن.

وفي سنة 829هـ/ 1425م حرَّض التاجر إبراهيم تجار الهند إلى تجاوز الرسو بميناء عدن والاتجاه إلى جدة، فجمع حوالي سبعة عشر مركبًا، وسار بهم متجاوزًا ميناء عدن، وفي أثناء ذلك التجاوز كان السلطان الناصر قد توفي، وتولى مكانة ابنه عبد الله المنصور، فأصدر أوامره بإزالة المظالم على التجار في عدن، ولكن التاجر إبراهيم لم يسمع بهذه الأوامر، فتجاز عدن في مراكبه، ولكن مراكبه تعرضت للغرق فهلك الكثير ممن فيها من الرجال والأموال، فأثر ذلك على التجار، فلما علموا به توقفوا عن التجاوز إلا القليل(2). ربما كان ذلك الهلاك بانقلاب موسم السفر إلى جدة.

رابعًا: اعتراض السفن التجارية المتجاوزة لميناء عدن:

في عهد السلطان الظاهر الرسولي ازداد تجاوز المراكب التجارية عن الوصول إلى ميناء عدن، والاتجاه إلى ميناء جدة، فعمل السلطان على تحريك سفن الديوان الحربية نحو باب المندب؛ للترصد لهذه السفن التجارية المحملة بهذه المراكب من ذلك:

أمر السلطان الظاهر حكام عدن بتجهيز مراكب الديوان مشحونة بالأسلحة والرجال، والسير بها إلى باب المندب؛ للترصد لمن يمر بها من المركب التجارية القادمة من الهند إلى جدة، متجاوزة الوصول إلى ميناء عدن، والعمل على إجبارها بالرجوع إلى ميناء عدن، وعندما اتجهت مراكب الديوان إلى باب المندب، تمكنوا من إلقاء القبض على بعض مراكب الهند وإجبارها على الرجوع إلى عدن(3).

(1) المقريزي، السلوك، 128/ 7، إبراهيم حسن، البحرية، 152، عبد العال، بنو رسول، 457.

(2) بامخرمة، قلادة النحر، 3561.

(3) بامخرمة، قلادة النحر، 3566 - 3567.



وفي سنة 832هـ/ 1428م وصل العلم إلى السلطان الظاهر بتجاوز مركبين تجاريين دخول ميناء عدن، وسارا حتى وصلا جزيرة زقر، فأرسل السلطان مراكب الديوان بقيادة الأمير زين الدين شكر العدني، والناظر والمباشرين وجماعة من العسكر، لمطاردة هذين المركبين وجلبهما، فتمكنوا من اللحاق بهما وإحضارهما إلى موانئ السلطان، وكان فيها عدد من التجار والناس فأخذوا أسرى، فلما وصولوا إلى السلطان عفا عنهم، أما ما في المركبين من البضائع التجارية فقد كان فيها (من القماش، والزعفران، والجوخ، والنقد، ما يزيد على مائة ألف دينار)، فوزعها السلطان على الأمراء والمقدمين والعساكر، وذلك في 25 شهر ذي العقدة سنة 832هـ/ أغسطس 1428م[1].

كما وصلت في سنة 833هـ/ 1429م مراكب تجارية إلى ميناء المخا متجاوزة ميناء عدن، فلما أرست في المخا طلبوا من السلطان الظاهر الأمان، فأعطاهم السلطان الأمان، وذلك في شهر المحرم سنة 833هـ/ سبتمبر 1429م[2].

في صفر سنة 833هـ/ أكتوبر 1429م وصلت إلى قرب المرسى السعيد بالأهوب – وهو مرسى زبيد – مجموعة سفن تجارية، متجاوزة الرسو في ميناء عدن، وعند وصولها طلبوا الأمان من السلطان الظاهر، فأرسل اليهم الأمان وذلك في صفر سنة 833هـ / أكتوبر 1429م[3].

وفي سنة 833هـ/ 1429م وصل العلم إلى السلطان الظاهر بأن مركب الديوان الموجود في باب المندب أمسكوا إحدى مراكب سمطرى، المتجاوزين الرسو بميناء عدن، وألقوا القبض على من به من التجار، وتم إعادتهم إلى عدن، وذلك في سنة 833هـ/ 1429م[4].

---

(1) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 214 – 215.

(2) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 216 – 217.

(3) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 218 – 219.

(4) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 222.



وفي رجب سنة 833هـ/ مارس 1430م توجه السلطان الظاهر من موزع إلى باب المندب مصطحبًا معه جماعة من عساكره؛ لتفقد أعمال مراكب الديوان بها، ولترتيب العساكر فيها، وبعدها عاد إلى موزع[1].

كما وصل سنة 833هـ/ 1430م إلى باب المندب مركب من مراكب التجار المتجاوزين الرسو في ميناء عدن، فاتجه للحاق به الأمير سيف الدين سنقر مع بعض السفن الحربية الصغيرة، ولكنه لم يدركه فعاد إلى المخا، فصادف بها وجود مركب من المراكب التجارية المتجاوزة لرسو بميناء عدن، فألقى القبض عليه، وأرسل إلى السلطان يعلمه بذلك، فأمر بإرسال المركب إلى المرسى السعيد بالأهوب[2].

كذلك وصل إلى باب المندب مركب آخر من المراكب المتجاوزة الرسو في ميناء عدن، فلحق به النقيب شجاع الدين عمر بن مسعود بالمركب الناصري للديوان، مع بعض السفن الحربية الصغيرة، فتمكنوا من اللحاق به، فربطوا مراكبهم بالمركب التجاري، وفي أثناء ذلك نشب قتال بين التجار وعساكر السلطان، أسفر عن قتل ربَّان المركب وجماعة من التجار واستأسر عددًا منهم، وبقي بعض التجار محتمين بغرف المركب (بلاليج)، فعملوا على رمي العساكر بالنشاب، فغضب النقيب عمر وأمر بإحراق المراكب، فحاول بعض أعوانه نصحه بعدم الحرق، بسبب ربط المركبين معًا، ولكن النقيب عمر أصر على الحرق برميهم بالنفط، فأدى ذلك إلى امتداد الحريق إلى المركب الديواني، وخلال ذلك حاول العسكر الميل إلى الجانب الذي لم يمتد إليه النار، فأسفر ذلك عن غرق المركب وهلاك الكثير ممن كان به من الناس غرقًا في البحر، منهم النقيب عمر بن مسعود نفسه، وكان ذلك في رجب سنة 833هـ/ مارس 1430م[3]. وبذلك انتهت هذه المحاولة بالفشل وموت الكثير من العساكر والتجار.

---

(1) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 223.

(2) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 224.

(3) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 224 - 225.



وفي سنة 837هـ/ 1433م صادف انعكاس ريح الشمال المساعدة لسير المراكب التجارية في الاتجاه نحو الشمال، بإرجاع جميع المراكب المتجاوزة الرسو لميناء عدن من قرب جدة إلى قرب ميناء عدن، فطلبوا من السلطان الظاهر منحهم الأمان والدخول إلى الميناء فأمنهم، وأمر ناظر ميناء عدن القاضي رضي الدين أبو بكر بن عبد القادر المَيْت بإسقاط خُمس العشور المعتاد عنهم، مع العفو عنهم[1]. وهكذا كان للرياح دور أساسي في تحريك سير المراكب التجارية.

محاربة سلطان مصر للتجار القادمين من عدن:

وكما يتضح أن اعتراض سلطان اليمن للمراكب التجارية المتجاوزة الرسو في ميناء عدن، كان له أثر على العلاقة بين سلطان مصر وسلطان اليمن، وكذا كان له أثر كبير على تجار اليمن من ذلك:

كتب سلطان مصر إلى ناظر ميناء جدة وأمير مكة بوصفهما موالين له، بألَّا يأخذا من تجار الهند القادمين إلى جدة سوى العُشر، بينما يأخذ من تجار مصر والشام القادمين من اليمن عُشرين، أما من قدم من تجار اليمن إلى جدة، فقد أمر بأخذ جميع ما معهم من البضائع التجارية إلى السلطان بدون ثمن[2].

وهذا يدل بوضوح على محاربة سلطان مصر لسلطان اليمن، بتشجيع وصول المراكب التجارية إلى جدة مباشرة متجاورة ميناء عدن، والهدف منه الإقلال من قيمة مركز عدن التجاري وإحلال جدة مكانه[3]، ولكن هذه الأوامر والمراسيم التي أصدرها سلطان مصر لم يتم تطبيقها بجدة لعدة أسباب منها: عدم تمكن التجار الاتجاه إلى جدة مباشرة بسبب الانقلاب لموسم السفر إلى جدة، وكذا تخفيض سلطان اليمن للضرائب والمكوس في ميناء عدن، وأمره بحسن معاملة التجار فيها وغيرها.

---

(1) مجهول، تاريخ الدولة الإسلامية، 280.

(2) المقريزي، السلوك، 278/ 7.

(3) فهمي، طرق التجارية، 138.



الخاتمة:

نستنتج مما سبق أن لكل فعل رد فعل، وهو أن زيادة الضرائب والمكوس والمعاملة السيئة للتجار في عدن؛ جعلهم يهربون منها إلى بلدان أخرى، وجعلهم يحجمون عن رسو مراكبهم التجارية بعدن، والاتجاه للرسو في ميناء جدة. وكرد على ذلك اتجهت المراكب الحربية للدولة الرسولية لاعتراض المراكب التجارية في البحر الأحمر وباب المندب، نتج عن ذلك تخفيض حكام عدن للضرائب والمكوس على التجار، ومعاملتهم معاملة طيبة لجلب نشاطهم التجاري إلى عدن. ونتيجة لإقدام أمراء مكة على مصادرة التجار القادمين من عدن إلى جدة؛ عمل حكام اليمن كرد فعل لذلك بإيقاف النشاط التجاري من عدن إلى جدة، أدى ذلك إلى المصالحة على توقف أمراء مكة عن مصادرة أموال تجار اليمن، مقابل السماح بوصول النشاط التجاري من عدن إلى جدة، وهكذا جاء الفعل والرد عليه إلى الوصول إلى المصالحة باستمرار التجارة من عدن.



المصادر والمراجع:

1. ابن حوقل: أبو القاسم بن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ط، 1979م.
2. إبراهيم حسن سعيد: البحرية في عصر سلاطين المماليك، ط1، دار المعارف، 1983م.
3. الفاسي: تقي الدين محمد بن أحمد (المتوفى: 832هـ/ 1429م)، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق: فؤاد سيد، دار الكتب العلمية، الطبعة: الأولى 1421هـ - 2000م.
4. القزويني: زكريا بن محمد بن محمود، (المتوفى: 682هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د.ت.
5. القلقشندي: أبو العباس أحمد، (المتوفى: 821هـ/ 1418م)، صبح الأعشى، الهيئة العامة لقصور الكتاب، الذخائر، ط1، 2004م.
6. العمري: شهاب الدين أحمد بن يحيى بن فضل الله ت (749 هـ): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق: أيمن فؤاد، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة، د.ت.
7. المسعودي: أبو الحسن على بن الحسين بن علي ت 345هـ، مروج الذهب، تحقيق محمد محي الدين، دار الفكر، بيروت، ط5، 1393هـ، 1373م.
8. المقدسي: أبو عبد الله محمد بن أحمد أبي بكر ت (380 هـ): احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار إحياء التراث، العربي، بيروت، ط1، 1987م.
9. المقريزي: تقي الدين بن أحمد بن علي (ت: 845هـ/ 1441م)، السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق مصطفى زيادة، طبع دار الكتب المصرية، القاهرة، سنة 1934م.
10. الإدريسي: محمد بن محمد إدريس. (ت: 560هـ): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ط1 1989م.
11. الأشقر: محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، 1999.
12. أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، عدد 548، 1399هـ، 1997م.



13. بامخرمة: أبو الطيب عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد أبي مخرمة (ت. 947هـ/ 1540م)، تاريخ ثغر عدن، دار الجيل، بيروت، دار عمار عمان، الطبعة الثانية، 1408هـ/ 1987م.

14. حسن صالح شهاب: فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت، نشر مركز الدراسات اليمني، ط1، 1982م.

15. شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية 41 – 904 هـ – 661 – 1498م، عالم المعرفة، الكويت، العدد 151.

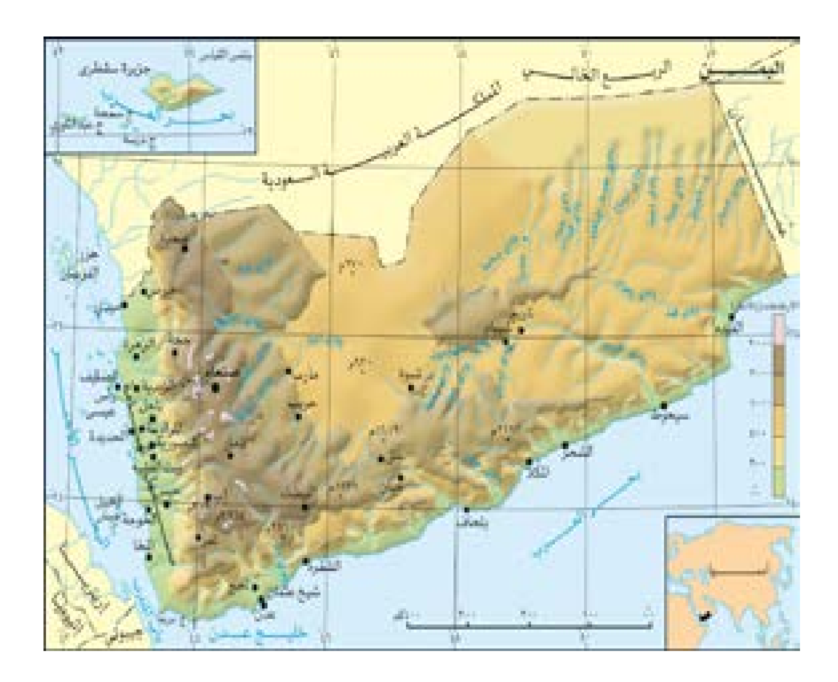
16. مجموعة: عُمَان وتاريخها البحري، ط2، 1423هـ، 2002م.

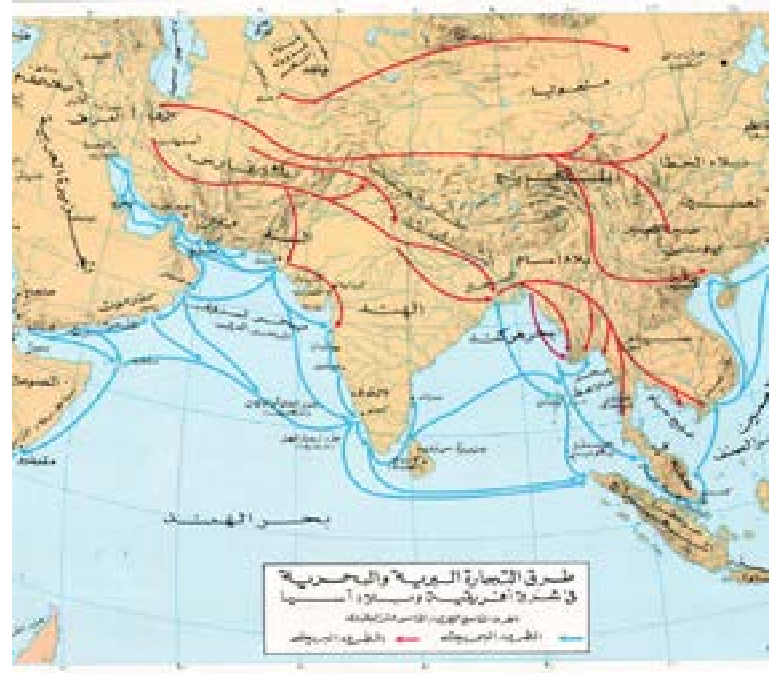
17. محمد عبد العال: بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما، الإسكندرية، 1980م، الهيئة المصرية العامة للكتاب.

18. نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1393هـ، 1973م.



الملحق


المملكة العربية السعودية
الربع الخالي
خليج عدن


بحر الهند
طرق التجارة البرية والبحرية
في شرق أفريقية وبلاد آسيا



التبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الهند، وشرق أسيا في القرن السابع الهجري في ضوء كتاب (نور المعارف)



د. محمد منصور علي بلعيد
أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية المشارك
بجامعة أبين

المقدمة:

الحديث عن الموانئ في العالم القديم والعصور الإسلامية، حديث عن رئة الحياة فيما يخص الدولة القائمة عليه، فهي النافذة التي تطل منها على العالم، والواجهة التي يراها الزائر، فميناء عدن واجهة اليمن، ومصدر ديمومتها، وألقها.

إن الحديث عن التبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الهند والشرق الأقصى؛ حديث عن تجارب إنسانية وحياتية غاية في الدقة، فحجم التبادل التجاري بلغ مداه خلال هذه المدة؛ لذا فعلمية الربط بين أجزاء الدراسة احتاجت للمزيد من البحث عن العلاقات بين الدول القائمة آنذاك، وموانئها والعلاقة التكاملية لتلك الدول، وحاجتها للبضائع التي تنقصها من موانئ الدول الأخرى مهما بعدت المسافة؛ لذا فقد بذل النواخيذ والتجار جهدًا كبيرًا ومهمًا في تلبية الاحتياجات المختلفة لتلك الدول، وكذا رسل سلام ووئام بينها؛ بحثا عن الثراء.

الحديث عن صعوبات البحث يبدده حجم المعلومات الغزيرة في الكتاب موضع الدراسة؛ وهو ما تحول إلى صعوبة أخرى عن كيفية توظيف تلك المعلومات؛ لرسم صورة حية وناطقة عن حجم ذلك التبادل التجاري ونوعيته. ومع ذلك فقد بذل الباحث جهدًا في الاقتصار على المعلومات الأساسية التي تخدم هدف الدراسة، والتعريف



بالمهم والمبهم، وكذا الايجاز في الحديث عن النظم السياسية في البلدان مختلفة قدر المستطاع إلا فيما يهم صلب البحث فقد عرجت عليه بإيجاز مفيد.

والحق أن الباحث استعمل المنهج التاريخي التحليلي للمادة من مصادرها الأصلية معتمدًا على المراجع؛ لتوضيح ما أُبهم في المصادر القديمة، فيما يخص تاريخ الهند وشرق أسيا والأعلام والبلدان، وحاول الاختصار في التعريف على الأمور غير المعروفة، قدر الإمكان؛ وذلك للاختصار وتجنب الحشو الزائد عن الحد.

قُسِمت الدراسة على تمهيد وثلاثة مباحث، تناول التمهيد التعريف بكتاب نور المعارف، وأهمية ميناء عدن في القرن السابع الهجري، وتناول المبحث الأول التعريف بالأوضاع السياسية في اليمن في القرن السابع، وكذا بلاد الهند خلال القرن السابع والتعريف بسلطنة المماليك، وأهم القوى السياسية في الهند، وكذا تطرق للأوضاع في بلاد الصين تحت حكم (أسرة السونج)، وقيام (أسرة يوان) وأوضاع المسلمين في عصرها.

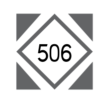
فيما قُسم المبحث الثاني على مطلبين تناول المطلب الأول الطرق الملاحية ومواسم الإبحار بين ميناء عدن وموانئ الهند وشرق أسيا، بينما تناول المطلب الأخر الموانئ قيد الدراسة من ميناء عدن وحتى الصين مرورًا بالموانئ الهندية، والصلات والعلاقات بينها، وبين القوى الحاكمة في عدن، والهند والصين.

وتناول المبحث الثالث التبادل التجاري بين ميناء عدن والموانئ المختلفة، وإيضاح الصادرات من ميناء عدن والواردات من الموانئ المختلفة إليه، وحجم التبادل التجاري بين تلك الموانئ وميناء عدن. واختتم البحث بخلاصة لما توصل له البحث، وقائمة بأهم المصادر وملاحق للإفادة والتوضيح ما أُبهم للقارئ.

تمهيد:

1 - كتاب نور المعارف وأهميته:

يُعدُّ كتاب نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، بحسب ما اسماه المحقق محمد عبدالرحيم جازم، كتاب وثائقي مهم لدراسة التاريخ



الاقتصادي لليمن في العصر الإسلامي، وتحديدًا مدة القرن السابع الهجري؛ إذ جاء شاهد حي لحجم التبادل التجاري في اليمن مع الاقطار الأخرى خلال هذه المدة؛ وبالأخص ميناء عدن موضع الدراسة.

والحق أن الكتاب بحاجة إلى دراسات متخصصة ومعمقه أكثر؛ لسبر أغواره، وفتح ما أحكم إغلاقه من أسرار؛ لتفسر واقع حركة تجارية نشطة، وأسرار مهن وحرف مازال لها أثر في اليمن حتى اليوم.

والكتاب بحسب محققه وسابر أغواره محمد عبدالرحيم جازم كان في 224 ورقة من لوحتين (أ، ب)، وبعد دراسة مستفيضة من المحقق استمرت لسنوات منذ 1996م وحتى صدر عن المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية بصنعاء في 2003م، أزاح عن كاهل الباحثين والمهتمين بالتاريخ الاقتصادي الكثير من الأعباء والصعوبات حول العديد من المواضيع الخاصة بالجانب الاقتصادي في تاريخ اليمن.

ويُعدُّ الكتاب مرجعًا مهمًا في التاريخ الاقتصادي، كتبه عدد من الكتاب في ديوان الدولة الرسولية المظفرية بين سنوات 690 - 695هـ، تمتعوا ببراعة فائقة في تسجيل المعلومات وتوثيقها بحسب المصادر التي استقوا منها تلك المعلومات، والتي كانت مقربة من الدولة والديوان، وعلى صلة وثيقة بالفئات المختلفة من تجار، وحرفيين ونقباء، فجاءت معلوماته غزيرة وفيرة وماتعة[1].

أن ما يؤكد على عظم هذا الكتاب والجهد المبذول من المحقق، هو إصراره على تبيان وشرح كل مفردة مبهمة وكل علم، وكل مادة، أو بضاعة، أو صنعة، على الرغم من لكم الهائل من المعلومات في الكتاب؛ لذلك جاء الكتاب مرجعً ضخمًا في 694 صفحة من الحجم الكبير.

---

(1) مجهول، نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تح: محمد عبد الرحيم جازم، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م، مقمة المحقق ص (ت).



والحق أن الكتاب حفل بمعلومات قيمة عن حجم التبادل التجاري بين ميناء عدن، وموانئ الهند، والصين، وشرق أفريقية ومصر، وغيرها من الأقطار العالم آنذاك، وما يهمنا أكثر هو القانون الضريبي في ميناء عدن، الذي جاء مرتبًا بحسب الحروف الهجائية، وشمل كل ما يتعلق بالبضائع المختلفة من عشور، ودلالة، وشواني، فكان غاية في الأهمية والدقة في النقل والتوثيق من قبل كُتاب الديوان في ميناء عدن(1).

2 - أهمية عدن التجارية حتى القرن السابع الهجري:

وبنظرة سريعة حول عدن ومركزها التجاري المحوري في العصور الإسلامية المبكرة، نجد أن الموانئ العمانية كانت المحطات الأمامية الرئيسة للطرق التجارية مع الهند، وشرق أسيا خلال القرون الثلاثة الأولى من الإسلام(2)، فمنذ مطلع القرن الرابع ومع ظهور الفاطميين في مصر، وما شهدته عاصمة الخلافة من تدهور واضطراب داخلي بعد مقتل الخليفة المتوكل (247هـ)، وثورة الزنج (255 - 270هـ)، وأثرها على موانئ الخليج، وظهور القرامطة في البحرين (289هـ)، كان لتلك العوامل مجتمعة، أثرها في حركة التجارة وانتعاش الخط الملاحي عبر البحر الأحمر(3).

يؤكد الصالح(4): "أن ازدهار عدن كمدينة تجارية تكتسب أهمية سياسية منذ القرن الثالث الهجري؛ وخاصة منتصفه حين استعاد البحر الأحمر أهميته الثانية في العصر الإسلامي، وظهور المصالح المشتركة بين الطولونيين والإخشيديين، ثم الفاطميين في مصر والزياديين، ثم الصلحيين في اليمن".

---

(1) المصدر السابق، ص409 - 460.

(2) العاني، عبدالرحمن، عُمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، ط1، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2001م، ص127 - 145. نفسه: عدن في كتابات الجغرافيين المسلمين، مجلة سبأ، أقسام التاريخ والآثار/ جامعة عدن، العدد (18 - 20)، جماد الآخرة1434هـ/ أبريل 2013م، ص157.

(3) العاني، عدن في كتابات الجغرافيين المسلمين، ص157.

(4) محمد أمين، بنو معن ثم آل زريع في عدن، مجلة المؤرخ العربي، ع 15، بغداد، 1980م، ص 328.



بينما يرى السروري[1] أن ما عزز من أهمية ميناء عدن خلال القرن الرابع الهجري وما بعده يرجع إلى:

1 – كبر حجم الحمولة التجارية للمراكب، والتي كان المركب الواحد يحمل الكمية الكبيرة من الأموال والأمتعة، والعديد من التجار قد يصل عددهم إلى الف ومائتين رجل.

2 – قرب المسافة للتجارة البحرية عن التجارة البرية، حيث كانت المراكب التجارية تسير من عدن إلى أطراف الصين، وتعود منها في سنة واحدة.

3 – وجود الحروب والصراعات السياسية والعسكرية على طرق التجارة البرية، وما شهدته عاصمة الخلافة من ثورات داخلية.

4 – ظهور دول مستقلة عن الخلافة العباسية في مصر والشام واليمن منها ظهور الدولة الفاطمية في مصر والشام منذ منتصف القرن الرابع الهجري، التي عملت على تشجيع النشاط التجاري البحري عبر عدن إلى مصر والشام ومنها إلى أنحاء الدولة البيزنطية.

المبحث الأول: الأوضاع السياسية في اليمن والهند وشرق أسيا في القرن السابع الهجري:

1 – عدن في القرن السابع الهجري:

شهدت عدن خلال القرن السابع الهجري سيادة كيانين سياسيين ذي ارتباط خارجي بمصر والشام، فالأيوبيون حكموا اليمن منذ سنة 569هـ، ولم يدخل القرن السابع الهجري، إلا وقد خفت بريق سلطانهم فيها؛ بعد مقتل السلطان المعز إسماعيل في زبيد على يد الأكراد سنة 598هـ[2]، فيما شهد عهد الناصر أيوب بن طغتكين تسلط

---

(1) محمد عبده، دور ميناء عدن في النشاط التجاري البحري بين الصين ومصر في القرن الرابع الهجري/ التاسع الميلادي، المؤتمر الدولي الرابع العلاقات العربية الصينية "التاريخ والحضارة" جامعة قناة السويس، الإسماعيلية، مصر، 13 – 13 مارس 2012م، ص119 – 120.

(2) ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي، بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: عبد الله الحبشي ومحمد السنباني، ط 2، دار الحكمة اليمانية، صنعاء، 1988م، ص80.



أستاذ دار الأمير سنقر على السلطنة حتى وفاته 608هـ، فاستقل الناصر بالحكم إلى أن توفي بالسم في 611هـ[1].

أرسل الملك العادل ابنه المسعود يوسف واليًا على اليمن في مستهل محرم 612هـ، وقبض على سليمان بن تقي الدين شاهنشاه[2] ويُعدَّ المسعود آخر حكام الأيوبيين في اليمن، تولى حكمها على مرحلتين تنتهي المرحلة الأولى في 620هـ، عندما عاد إلى مصر واستخلف بنو رسول على حكم اليمن[3]، إلا أنه خاف منهم على سلطانه، فعاد وقبض عليهم وأرسل بهم إلى مصر، وولى نورالدين عمر بن رسول حكم اليمن، ولكنه توفي بمكة وهو عائدًا ليتولى حكم الشام[4].

وأبرز ما يمكن الإشارة إليه من أعمال للأيوبيين وعمالهم في ميناء عدن والتي أسهمت في إنعاش الجانب التجاري كانت على النحو الآتي:

1 - تطور الجانب العمراني من تحصينات ومرافق وأسواق.

2 - تحديث النظم الإدارية والمالية.

3 - توفير الأمن وحماية التجارة والسفن من القراصنة واستحداث أسطول من الشواني لتوفير الأمن[5].

شهدت السنوات الأولى من ولاية نورالدين عمر 624هـ، 625هـ، أعمالًا وصفت

---

(1) ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تح: ركس سمث، لندن، 1973م، ص152.

(2) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص81 - 82.

(3) الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مط: الهلال، القاهرة، 1239هـ/ 1911م، 33/ 1.

(4) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص85.

(5) الكامل، محمد أحمد، معالم ومظاهر حركة النشاط التجاري في عدن خلال عهد السلطان المظفر الرسولي (عرض تاريخي في ضوء سجل: "نور المعارف"، الندوة العلمية عدن بوابة اليمن الحضارية 18 - 19يناير 2011م، جامعة عدن، ص318.



أنها خرّبت عدن[1]، نظرًا للأموال التي جمعها للملك المسعود حد وصفها "بخزانة عظيمة"[2].

إلا أن الأمور اختلفت كثيرًا بعد خروج المسعود من اليمن ووفاته سنة 626هـ؛ إذ سرعان ما غير سياسته في اليمن عمومًا وعدن خاصة، وأبرز تلك الأعمال:

1 – تغيير عمال موالين له، فعيّن على عدن التي وصلها سنة 626هـ أندمر البدري[3]، الذي أمّن له عدن إلى حين استقلاله باليمن.

2 – تأمين البحر والمراكب التي تصل فيه من مصر؛ إذ "أخذ على ربابنة الكارم ومقدميها الأخذ الكلي أن لا يطلعوا أحدا من أهل مصر عسكرًا، ولا ما يجري مجراهم، ويستحلفهم على هذا المعنى الإيمان المؤكدة بالطلاق وأنهم أن أكرهوا على ذلك فسخوا المراكب في الطريق، ولا درك عليهم في إتلافها وفسخها ومن لم يفعل ذلك حقت عليهم كلمة العذاب"[4].

3 – تأمين التجارة الشرقية مع الهند والصين والشحر وظفار وقيس وهرمز وغيرها، من خلال استمرار تسيير سفن الشواني؛ لتأمين الملاحة البحرية، وفرض ضريبة (عشور) تساهم في تعزيز هذه الخدمة، مع التأكيد أن تجارة البحر الأحمر (مكة ومصر) تحديدًا كانت معفاة من هذه الضريبة؛ لعدم الحاجة إليها لتوفر الأمن[5].

---

(1) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى (تاريخ المستبصر)، تح: أوسكرلوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م، ص 149، بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله بن أحمد، تاريخ ثغر عدن، تح: اوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، ومنشورات مكتبة المدينة، صنعاء، 1407هـ/ 1986م، ص23.

(2) ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، مط: السعادة، القاهرة، 1977م، 2/ 421، ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147 – 148، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 68 – 69.

(3) ابن حاتم، السمط الغالي، ص 201.

(4) نور المعارف، 1/ 494.

(5) نور المعارف، 1/ 416، 419.



4 - سياسة الأنعام على النواخيذ والخلع عليهم من خزانة ميناء عدن سنويًا، وكان ذلك عادة سنوية سار عليها حكام بني رسول، فقد حفل نور المعارف بتدوين تلك المكارم والهبات من السلطان المظفر للنواخيذ ورجال السلطة في الموانئ الهندية؛ كانت ترسل لهم تلك الهبات سنويًا مع رجال ثقات من خزانة عدن[1]. وسار على نهج المظفر ابنه المؤيد عندما زار عدن سنة 698هـ؛ حيث أمر بإفاضة الخلع والتشاريف والمراكيب النفيسة على النواخيذ والتجار[2].

5 - استطاع نورالدين المحافظة على علاقات متوازنة مع حكام الهند، ووصلته أول سفارة هندية إلى الجند ذي العقدة 647هـ، قبل أيام من مقتله، وذكر المصدر إكرام بني رسول صاحب الهند حتى يوصل لأسياده رسالة جيدة عن اليمن وحكمها[3].

6 - نجح المظفر الاستيلاء على عدن بعد مقتل والده في صفر 648هـ، بعد أن وصل إليها من زبيد، واستعان بخزانتها وبأموال تجارها في توطيد حكمه في اليمن[4].

7 - أقام السلطان المظفر علاقات متميزة مع حكام الهند ونواخيذها، فخلال عهده تبادل الهدايا والسفارات مع عدد من حكام الهند كصاحب كنباية وكاليقوط[5].

8 - بدت جهود السلطان المظفر جلية في خدمة الإسلام والدعوة الإسلامية في الهند، من خلال رعاية الدعاة والأئمة والقضاة في عدد من مدن الهند التجارية، وخصص لهم مخصصات سنوية تعينهم في الدعوة إلى الله[6].

---

(1) ينظر: نور المعارف، 1/ 515 - 520.

(2) ابن عبد المجيد، بهجة الزمن، ص201، الخز رجي، العقود اللؤلؤية، 201/ 1، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، 76/ 2.

(3) الخزرجي، العقود، 81/ 1.

(4) ابن حاتم، السمط الغالي، ص269 - 270.

(5) الخزرجي، العقود، 117/ 2، 120، ابن الحاسب اليمني، جمال الدين محمد بن علي الحاسب المصري، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تح: عبد الله محمد الحبشي، مط: الكاتب العربي، دمشق، 1405هـ/ 1984م، ص70.

(6) ينظر: نور المعارف، 1/ 518.



9 – من ناحية أخرى فإن كتاب نور المعارف الذي وثق لهذه المدة واعطى نموذجًا حيًا للتبادل التجاري النشط لميناء عدن مع الموانئ المختلفة في العالم، كان خير شاهدًا على تلك المرحلة، ويهمنا التركيز هنا على موانئ الهند والصين وشرق أسيا.

2 – الهند الإسلامية وعلاقتها باليمن في القرن السابع الهجري:

قامت الأسرة الغورية (543 – 612هـ) كوارثة للحكم الإسلامي في الهند عن الغزنويين، ويُعدُّ السلطان معز الدين محمد بن سام، أول حكام هذه الأسرة، بمجيء الغوريين للحكم في الهند وتنامي قوتهم في عهد السلطان شهاب الدين الغوري (558 – 599هـ)، رسخت حملاته مداميك الدولة، ومهدت لقيام أشهر الأسر الحاكمة في الهند[1]، ويرى الجوارنه[2] أنه لم يتبلور حكم هذه الأسرة في الصين إلا في عهد غياث الدين أبي الفتح محمد بن سام الغوري، بعد تلقيه الخلعة رسميًا من الخليفة العباسي المستعد بالله (566 – 575هـ) وكذا من الخليفة الناصر لدين الله (575 – 622هـ)؛ ونتيجة لجهوده في نشر الإسلام في الهند منحوه لقب (مُعين أمير المؤمنين).

بعد وفاة السلطان شهاب الغوري من دون أن يخلف وريثًا للعرش، وصل قطب الدين أيبك مملوك السلطان شهاب وأحد كبار القادة للحكم في دهلي معلنًا قيام سلطنة المماليك في 602هـ، وعقب مقتله في سنة 607هـ وصل ابنه آرام شاه للحكم وهو صغيرا ووضع إلتمش (قائد عسكري كبير) حدًا لحكمه في العام التالي 608هـ، ويرى خلاف أنه ومن خلال جهوده خلال 23عامًا من الحكم وضع أسس قيام دولة المماليك[3]. ونال كذلك رضا الخليفة العباسي الناصر لدين الله وظهر اسم الخليفة

---

(1) خلاف، محمود مرعي، التاريخ السياسي والإداري للمسلمين في الهند (602 – 816هـ/ 1202 – 1414م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2019م، ص31.

(2) الجوارنه، أحمد محمد، الهند في ظل السيادة الإسلامية (دراسة تاريخية)، مؤسسة حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، د.ت، ص22 – 23.

(3) خلاف، التاريخ السياسي، ص33 – 34.



في العملات المضروبة في الهند سنة 622هـ، واحيط إلتمش بعناية الخلافة ومنح لقب يمين أمير المؤمنين أيضًا[1].

ويُعدُّ عصر ما بعد السلطان إلتمش (ت632هـ)، عصر اضطراب وصراع وصلت فيه أول أمراة لحكم الهند، وهي السلطانة رضية ابنة إلتمش (634 - 637هـ)[2]، التي لقيت حتفها للصراع داخل السلطنة، وتعاقب أخوتها على الحكم في ظل ظروف بالغة الصعوبة، إلى أن استقر حكم السلطنة لمدة عشرين عامًا في ظل السلطان ناصر الدين محمود شاه (644 - 664هـ)، وهي من الفترات الطويلة في حكم المماليك في الهند[3].

يُعدُّ عهد السلطان غياث الدين بلبن (664 - 685هـ) من أهم حُقب حكم المماليك في الهند، فقد ورث أوضاع مترديـة نتيجة اضطراب أوضاع المماليك في الهند، وتوسع الشيعة في الهند والاستيلاء على الملتان ووصولهم إلى قرب دهلي[4]. وعمل خلال مدة حكمة على استقرار أوضاع الهند الداخلية فقضى على ثورات وامتيازات كبار رجال الدولة، وتصدى لخطر المغول على حدود الدولة، وفقد ابنه محمد (كان يُعده للحكم خلفه) في صراعه معهم، وعند وفاته في سنة686هـ آل الحكم إلى حفيده كيقباد (686 - 689هـ)[5].

وتُعدُّ المدة الأخيرة من القرن السابع الهجري في الهند؛ عصر سيادة الأسرة الخلجية[6]، بعد أن وصل جلال الدين فيروز شاه للحكم بعد صراع على النفوذ في

(1) الجوارنة، الهند في ظل السيادة الإسلامية، ص23.

(2) للمزيد حول فترة حكم السلطانة رضية وكيفية وصولها إلى عرش سلطنة دهلي، ينظر: محمد فوزر جمال محمد، السلطانة رضيه أول امرأة تحكم الهند (633 - 637هـ/ 1236 - 1240م)، أبحاث مؤتمر دور المرأة عبر العصور، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2002م، مج1، ص197 - 211.

(3) خلاف، التاريخ السياسي، ص37 - 38.

(4) نعمة علي مرسي، جيش الهند في العصر المملوكي (من 606 - 689هـ/ 1206 - 1290م)، مجلة الدراسات العربية، كلية العلوم، جامعة المنيا، ع5، 2000م، الصفحات (152 - 211)، ص145.

(5) خلاف، التاريخ السياسي، ص39 - 40.

(6) الخلج: قبائل افغانية ينسبون إلى قليج خان أحد أصهار جنكيز خان، وكانوا عماد الجيش المملوكي في الهند، ووصل أول سلاطينهم جلال الدين فيروز شاه إلى منصب عارض الجيش في عهد آخر

عهد كيقباد بين الأتراك والخلج، وكانت نهاية جلال الدين الخلجي على يد ابن أخيه الأمير الطامح علاء الدين الخلجي (696 - 715هـ)، الذي انفرد بالسلطة في الهند[1].

ويمكن الحديث بصورة موجزة عن أهم ولايات الهند تحت السيادة الإسلامية على النحو الآتي:

أ - دهلي:

نشأت سلطنة دهلي نتيجة لجهود معز الدين محمد بن سام (شهاب الغوري ت:602هـ)؛ بعد جهود محمود الغزنوي (387 - 42هـ)؛ لترسيخ الوجود الإسلامي في المنطقة[2]، وتحت لواء هذه السلطنة حُكمت الهند من عدد من السلالات (الأسر) من القرن السابع وحتى القرن العاشر الهجري[3]، وخضعت لها القوى والكيانات المختلفة.

ب - كجرات:

ثاني مملكة إسلامية في الهند بعد دهلي، امتلكت القوة والثراء؛ نتيجة لموقعها الجغرافي المتميز في الساحل الغربي للهند، فأصبحت أعظم مراكز الهند التجارية،

سلاطين المماليك كيقباد، للمزيد ينظر: محمد سيد كامل محمد، النظم الإدارية في الهند في عصر دولة المماليك الأتراك (602 - 689هـ/ 1206 - 1290م)، المؤتمر الدولي الخامس بعنوان العرب والترك عبر العصور، جامعة قناة السويس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الإسماعيلية، 2013م، الصفحات (552 - 574)، ص559،هامش1؛ نفسه:، الجيش الهندي في عصر الأسرة الخلجية (689 - 720هـ/ 1290 - 1320م)، مجلة المؤرخ المصري، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ع (38)، 2011م، ص73، هامش 1.

(1) خلاف، التاريخ السياسي، ص39 - 40، الجوارنه، الهند في ظل السيادة الإسلامية، ص25. للمزيد حول فترة حكم السلطان على الدين الخلجي ينظر: آل سنة، خيرية بنت محمد علي، السلطان علاء الدين الخلجي (695 - 716هـ/ 1296 - 1316م)، مجلة العلوم العربية والإنسانية، جامعة القصيم، مج9، ع2، يناير2016م، الصفحات (836 - 882).

(2) الساداتي، أحمد محمود، تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم، مكتبة الآداب، د.ت، 121/ 1.

(3) محمد نصر عبدالرحمن، العلاقات بين سلاطين دهلي والخلافة العباسية، دراسة في الفكر السياسي لسلاطين دهلي (602 - 816هـ/ 1205 - 1414م)، المجلة التاريخية المصرية، مج47، لسنة 2010 /2011م، ص9.



وأشهر موانئها ديو وكمباي، وخضعت للحكم الإسلامي في دهلي[1].

ج - المملكة البهمنية:

نُسبت إلى مؤسسها حسن خان الذي أدعى أنه من نسل بهمن بن اسفنديار (الملك الأسطوري الفارسي)، تقع في هضبة الدكن جنوب الهند، ظهر المسلمون فيها في أواخر القرن السابع الهجري في العصر الخلجي، عندما توسع المسلمون فيها بقيادة الأمير علاء الدين الخلجي بين (689 - 695هـ) وإجبارها على دفع الجزية، ثم في القرن الثامن اصبحت مملكة اسلامية خضعت لبني تغلق[2].

د - البنغال:

تقع في الجنوب الشرقي لبلاد الهند، عرفت العرب منذ ما قبل الإسلام، ولم تكن كيانًا سياسيًا إلا في عهدهم، وكان فتحها امتدادًا لفتح دهلي؛ إذ إن البنغال ولاية من ولاياته، فخضعت لسلطنة دهلي منذ عهد السلطان قطب الدين أيبك (602 - 607هـ)[3].

هـ- مالوه:

مقاطعة كبيرة تقع في وسط الهند، خضعت للراجبوت قبل الفتح الإسلامي للمنطقة، ثم خضعت لسلطنة دهلي وأصبحت ولاية من ولاياتها[4].

و - كشمير:

تقع في شمال بلاد الهند، وفي العصر الغزنوي قام السلطان محمود الغزنوي بمحاولات لفتحها؛ لكن لم يتمكن من ذلك نظرًا لمناعتها[5]، ولاحقًا نجحت الجهود

(1) أشرف حامد عبدالرؤوف محمد، الألقاب والوظائف في شبه القارة الهندية (602 - 932هـ/ 1206 - 1536م) دراسة حضارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأزهر، القاهرة، ص97.

(2) أشرف حامد، الألقاب والوظائف، ص78.

(3) وفاء محمود عبد الحليم، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للبنغال منذ الفتح الإسلامي حتى الغزو المغولي (601هـ/ 1204م.982هـ/ 1574م)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 2012م، ص49.

(4) وفاء محمود عبدالحليم، التاريخ السياسي والثقافي لسلطنة الكجرات بالهند، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة القاهرة، 2007م،ص128.

(5) أشرف حامد، الألقاب والوظائف، ص104 - 105.



الفردية للدعاة من نشر الإسلام فيها.

ز - التقسيم الإداري للهند:

نجد تقسيمًا واضح المعالم للأقاليم والمقاطعات الهندية بصورة جلية لدى كتاب نور المعارف في القرن السابع الهجري؛ ينم عن علاقة ارتباط وثيقة بين السلطة الرسولية في ميناء عدن والإقاليم الهندية المختلفة، وأبرز تلك الأعمال هي:

- القُص وأعمالها: هي بلاد الجزرات، ويقال لها بُدّ لسر، وتتكون من 12 منطقة أهمها: بهن واله، القُص، مليبور، أصاول، بنوكس، دولصه، باسمة، مندل، بيرانور، كوسور، كنر، قدمان[1].
- كنباية: وأعمالها من بلاد الجزرات، وتتبعها عدد من المناطق: بروة، لرايح، ذيوهي، إنكلس، كودرة، بلوذرة، بطلاود، بروج، رانيز[2].
- لميباسر وأعمالها: بُدّ، هيلي، هرتيلي، حورش، فندرينة، منجلور، الشليات، فاكنور.
- بلاد البلغة: نور ذهبتن، الكور، تانة[3].
- الصوليان: وهي بلاد المعبر[4].

3 - الأوضاع السياسية في الصين واليمن في القرن السابع الهجري:

أ - الصين:

علاقة العرب بالصين قديمة، ويرجع الاتصال الأول بينهما في موانئ سيلان حوالي 414م، عندما شاهد فاهيان فيها دُورًا أو وكالات عرب سبأ هناك ووصفها بأنها "مزينة

(1) نور المعارف، 516/ 1 - 517.
(2) نور المعارف، 518/ 1.
(3) نور المعارف، 517/ 1.
(4) نور المعارف، 518/ 1.



بأبهج الزينات" فيما وصل العرب إلى موانئ الصين في حوالي النصف الأول من القرن الخامس الميلادي، ويرى أخرون أن ذلك تأخر قيلًا حتى القرن الرابع الميلادي[1].

الحديث عن علاقة ميناء عدن بالصين وموانئها، مرتبط بالحركة التجارية النشطة لميناء عدن مع الصين، فقد وصف ميناء عدن لدى الجغرافيين والمؤرخين العرب منذ القرن الرابع كاليعقوبي[2] أنها "مرفأ مراكب الصين" ووصفها المقدسي[3]: بـ"دهليز الصين" في أشارة إلى اكتضاض ميناء عدن بالمراكب والبضائع الصينية، منذ فترة مبكرة.

ووصفها ابن خرداذبة[4] أنها من المرافئ العظام، ولا زرع بها ولا ضرع، وبها العنبر، والعود والمسك، ومتاع السند، والهند، والصين، والحبشة، وفارس، والبصرة، وجدة والقُلزم".

تُرجع الدراسات التاريخية أول اتصال للدولة العربية والصين إلى عهد الخليفة عثمان بن عفان سنة31هـ[5]، وهذا يعني أن رأي المسعودي[6] (ت:345هـ) حول أن السفن الصينية لم تعرف عدن وسيراف حتى القرن 12م غير صحيح، فكيف تصل للأبلة في هذه الفترة المبكرة من دون أن تمر بسيراف الواقعة على طريقها الملاحي، والرأي نفسه صحيح فيما يخص عدن.

شهدت بلاد الصين خلال القرن السابع الهجري حكم أسرتي سونج (سونغ) في جنوب الصين، وأسرة كين في الجزء الشمالي من البلاد، في وقت بدأ فيه خطر المغول

---

(1) أنور عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحر عند العرب، سلسلة مجلة عالم المعرفة (13)، الكويت، يناير 1979م، ص21.

(2) أحمد بن وهب بن واضح، تاريخ اليعقوبي، دار صادر، بيروت، 1960م، ص80.

(3) أبو عبد لله محمد بن أحمد، أحسن التقاسم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م/ 1311هـ، ص85.

(4) أبو القاسم عبدالله بن عبدالله، المسالك والممالك، ط1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1998م، ص61.

(5) العبد، عفاف مسعد، دراسات في تاريخ الشرق الاقصى، دار المعرفة الجامعية للدراسات والنشر، الإسكندرية، د.ت، 28.

(6) مروج الذهب، 113/ 1.



يكتسح العالم آنذاك، خاصة بعد اتحاد قبائل المغول في سنة 603هـ، تحت سيادة تيموجين الذي نُصّب حاكمًا عامًا وعرف بلقب (جنكيز خان) وتعني حاكم العالم[1]، نجح تيموجين خلال السنوات 608 - 612هـ من تحقيق نجاحات كبيرة في حربه مع أسرة (كين) في شمال الصين، وتمكن من إسقاط عاصمتهم بكين[2]

لم تتوقف طموحات المغول عند بكين، ففي عهد أوكتاي خان (623 - 639هـ)، بدأوا يمهدون الطريق نحو المدن التجارية في الجنوب التي تخضع لحكم أسرة (سونج)، ولم يتم ذلك إلا في عهد قوبلاي خان، الذي أعلن نفسه حاكمًا على شمال الصين سنة658هـ، واتخذ من بكين عاصمة له[3]، وفي 670هـ، أطلق رسميًا على دولته اسم (يوآن) وسمى نفسه (يو آن شي تسو) وأصبح أول أباطرة أسرة يوآن المغولية في الصين، وخلال هذه المدة خاض حروبًا طويلة مع السونج نجح خلالها من فرض سيطرته على مناطق جنوب الصين من السونج في سنة 675هـ[4].

وقد حقق الوجود العربي خلال فترة حكم أيوان المغولية في الصين (670 - 770هـ) طفرة نوعية لدخول عناصر جديدة غير طائفة التجار من علماء واداريين ودعاة مما أوجد فرصة لبسط نفوذ تجاري وسياسي وديني في الصين[5].

ب - علاقة الصين باليمن:

لم ترد معلومات وافية عن علاقة الدول الحاكمة لعدن في القرن السابع الهجري مع الصين في أوائل فترة حكمهم كالرسوليين عدا إشارات عابرة ويسيرة، ويرده أحد الباحثين إلى الغموض الذي يكتنف العلاقات الصينية اليمنية عبر العصور[6]، وأولى

(1) العريني، سيد الباز، المغول، دار النهضة العربية، بيروت، 1986م، ص55.

(2) الصياد، فؤاد عبدالمعطي، المغول في التاريخ، دار النهضة العربية، بيروت، 1980م، ص217.

(3) الصياد، المغول، 52.

(4) جيان، جياو، تاريخ الصين، دار بناء الصين للنشر، 1987م، 33/ 2.

(5) الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1950م، 134/ 1.

(6) الفيفي، محمد بن يحيى، الدولة الرسولية في اليمن، دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803هـ - 827هـ/ 1400م - 1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1425هـ/ 2005م، ص180.



الإشارات وردت عن قدوم صاحب الصين إلى السلطان المظفر، بعد عودته من حملته على ظفار سنة 678هـ وطلبه من المظفر تسهيل أمور التجار الصينيين في عدن[1]، وهناك إشارة أخرى إلى علاقة حسنة وتبادل هدايا مع ملك الصين بعد أن شفع للمسلمين عنده عند منعهم من قبل ملك الصين بممارسة عادة الختان[2]، وأضاف مصدر آخر أن ملك الصين بناء للمسلمين مسجدًا وخُطب فيه للمظفر[3]، على ما في هذا النص من مبالغات من المصادر لتعظيم السلطان المظفر، فأنها لم تهتم باسم ملك الصين ولا تدوين تاريخ الحدث، وإذا ما اعتمدنا تاريخ حملة ظفار ووصول رسول صاحب الصين فأن هذه المدة خضعت الصين لحكم أسرة يوان من 670هـ، وتحسن علاقته العرب بالصين خلال هذه المدة[4]. ويُحتمل أن يكون ملك الصين المذكور هو قوبلاي خان، الذي استولى على جنوب الصين وأسس أسرة يوان المغولية سنة675هـ[5].

ومن ناحية أخرى أشارت المصادر[6] إلى مرور أحد تجار الصين بعدن حوالي سنة 703هـ، ويدعى عبد العزيز بن منصور الحلبي، ومعه بضائع كبيرة جدًا بلغ عشورها 300 ألف درهم على الرغم أنها صدقة للحرمين من تجار بلاده، وتوجه إلى السلطان المؤيد بتعز، وقدم له الهدايا فأكرمه السلطان، ثم رحل من عدن إلى مصر.

المبحث الثاني: الطُرق الملاحية والموانئ:

أولًا: مواسم قدوم المراكب إلى عدن:

1 - مواسم الملاحة البحرية بين ميناء عدن وموانئ ساحل بلاد الهند:

تتحكم حركة الرياح في المحيط الهندي بالمواسم التجارية بين عدن وموانئ سواحل بلاد العرب وإفريقيا ومصر؛ إذ يقسم ساحل بلاد الهند على قسمين شرقي

(1) الخزرجي، العقود، 185/ 1.

(2) الخزرجي، العقود، 235/ 1.

(3) الأفضل، العباس بن علي، العطايا السنية والمواهب الهنية في المناقب اليمنية، دراسة وتح: عبد الواحد عبد الله الخامري، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، 2001 م، 692.

(4) الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ص1 - 134.

(5) جيان، تاريخ الصين، ص33.

(6) بهجة الزمن، ص231 - 232، الخزرجي، العقود، 29/ 2.



وغربي، فالقسم الشرقي يسمى تحت الريح، والقسم الغربي يسمى فوق الريح، أي: موسم الرياح الجنوبية الغربية المعروفة بـ: (الكوس)، التي تحمل المراكب إلى موانئ تحت الريح[1]، وهناك موسمان للملاحة هما:

الموسم الأول ويسمى رأس الريح وهو موسم قصير جدًا، ويبدأ مع طلائع الريح في منتصف شهر مايو وينتهي في أول يونيو، ثم تشتد الريح ويتوقف السفر في بحر الهند من بداية يونيو إلى نهاية شهر أغسطس، وتسمى هذه المدة مدة الغلق، ثم ينفتح البحر للسفن لهذه الريح من أواخر أغسطس إلى منتصف سبتمبر ويسمى موسم الداماني[2]، أو التيرما[3]، وفي هذا الموسم تسافر المراكب من عدن إلى جوزرات وكونن من 21 من نيروز (21مارس)، إلا إذا كانت رياح الأزيب قوية في عدن؛ لأن عدن موطن هذه الريح، وتكاد لا تنقطع عنها، فمن سافر من عدن في 140 من نيروز (30مارس) أو 150 (10 ابريل) ووصل الشحر في 170 من نيروز (30ابريل) فإنه يستطيع السفر إلى جورزات وكونن[4].

الموسم الآخر للسفر من الهند إلى عدن وموانئ بلاد العرب الجنوبية يتوافق مع الرياح الشمالية الشرقية المعروفة برياح الأزيب، وهو الموسم التجاري الكبير الذي يشهد قدوم مراكب النواخيذ الهندية من مدن شواطئ الساحل الهندي الغربي (فوق

---

(1) شهاب، حسن صالح، البحار اليمني سليمان بن أحمد المهري مرشد الملاحة العربية في المحيط الهندي، مركز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، 2000م، ص 17.

(2) الداماني: وهي ريح الشهر الأخير من موسم الرياح الجنوبية الغربية المعروفة عند البحارة المتقدمين بالكوس، حسن صالح شهاب، الملاحة الفلكية عند العرب، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، 2001م، ص19 – 20. والداماني في اصطلاح البحارة آخر الشي أو مؤخرته وبذلك يعني دامان الكوس أي آخرة، نفسه: أسطورة هيبالوس والملاحة في المحيط الهندي، رسائل جغرافية، رسالة رقم (104)، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، أغسطس/ ذو الحجة 1987م، ص12.

(3) التيرما: يطلقه ابن ماجد على الربع الأخير من موسم الكوس، ويطلقه على المائة الأولى من أيام موسم الأزيب، شهاب، أسطورة هيبالوس، ص12.

(4) شهاب، البحار اليمني سليمان المهري، ص 17.



الريح) أو الشرقي (تحت الريح)[1] إلى موانئ بحر العرب، ومنها عدن ويشهد هذا الموسم خروج هذه المراكب في 15 تشرين الأول (أكتوبر)، وينتهي موسم خروج هذه المراكب في 8 آذار (مارس)[2].

وفيه مواسم لمراكب الجزراتي إلى موانئ جزيرة العرب الجنوبية حيث تسافر من الهند من 330 – 143 نيروز[3] (8اكتوبر – 21مارس أو 31مارس)، وأفضل المواسم للخروج من الهند هو من 90 أو 100 من النيروز (10 أو 20 فبراير)؛ لأن هذه الفترة تكون مأمونة من العواصف والأمطار في البحر[4].

أما موسم البنجالي إلى عدن وجدة، وهرمز من 40 – 70 نيروز (22 ديسمبر – 21يناير)، وموسم الملقي (ملقا) إلى جدة وعدن وهرمز 40 – 7 – نيروز (22 ديسمبر – 21يناير)، وتوافق موسم السفر من برم (بورما) إلى جدة وعدن وهرمز أيضًا.

أما موسم السفر من سمطرة (سومطرة) إلى جدة وعدن وهرمز من 20 – 80 نيروز (2 ديسمبر – 31يناير)[5].

أما موسم السفر من الذيب (مالديف) إلى عدن وبقية مراسي جزيرة العرب من ا – 120 نيروز (13 نوفمبر – 1 إبريل)، ومن السند إلى مراسي جزيرة العرب من 1 – 90 نيروز (13 نوفمبر – 10 فبراير)[6].

---

(1) موانئ بنجاله وملقه وسواحل سنغافورة هي ما تسمى (تحت الريح) وموانئ جوزارات وكنكن هي ما تسمى (فوق الريح). حسن شهاب، البحار اليمني سليمان المهري، ص16، 21.

(2) مجهول، ارتفاع الدولة المؤيدية: (جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داؤود بن يوسف الرسولي)، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم والاجتماعية، بصنعاء والمعهد الألماني للآثار، صنعاء، 2008م، ص112 – 113.

(3) نيروز: وهو وقت دخول الشمس برج الحمل ويوافق 21مارس وهو نقطة الاعتدال الربيعي، ومن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر فيقال مائة النيروز، أي بعد مائة يوم من نقطة الاعتدال الربيعي، ينظر: عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 – 904هـ/ 661 – 1498م)، سلسلة كتب عالم المعرفة 151، 1990م، ص64.

(4) شهاب، البحار يمني سليمان المهري، ص 21.

(5) المرجع نفسه والصفحة.

(6) المرجع نفسه، ص 22.



ثانيا:

1 - الطرق الملاحية بين ميناء عدن وموانئ الهند:

خطوط الملاحة البحرية بين عدن والهند تسمى (ديرة)، والخط الموازي للبر يسمى (الديرة الأصلية)، والخط الذي يقطع عرض البحر بين برين وتسير فيه السفن حسب السنجار - السفينة تلو الأخرى - يسمى (ديرة المطلق)، وتستعمل السفن الملاحية عند خروجها من عدن الديرة الأصلية حتى رأس فرتك، ومنه تنطلق في عرض البحر في (ديرة المطلق)، وفي العودة من الهند تركب ديرة المطلق إلى رأس (فرد فوي)، وتجري في الديرة الأصلية بمحاذاة ساحل الصومال الشمالي، ومنها إلى دار زينة - شرق شقرة - في الديرة الأصلية إلى عدن[1].

وهناك طريق آخر سالك طوال العام من عدن بمحاذاة الساحل إلى مرباط وظفار، ثم صحار ومسقط ومنها بحرًا إلى كولم ملي[2].

2 - الطريق إلى الصين وشرق أسيا:

يبتدأ هذا الطريق من ميناء صحار العماني، إلى كولومالي بالهند، وتصلها السفن بعد مسير شهر، ومنها إلى بحر هركند (خليج البنغال)، وهو أيضًا مسيرة شهر، ثم إلى موضع (كله بار)، وهي من مملكة الزابج - مملكة جاوة إندونيسيا[3]، ومنها إلى (تيومه[4] وتصلها السفن خلال عشرة أيام، ثم إلى كدرنج - لعلها سايجون الحالية أو رأس سان جاك - ومنها إلى الصنف (الهند الصينية)، ثم صنور خولاق (وهي جزيرة

---

(1) شهاب، حسن صالح، طرق التجارة البحرية القديمة بين عدن والهند، الندوة العلمية الأولى عدن ثغر اليمن - الماضي، الحاضر، المستقبل، جامعة عدن، 15 - 17 مايو 1999م، 361/ 1.

(2) شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص91.

(3) طارق فتحي سلطان، العلاقات التجارية بين العرب والصين في العصور الوسطى، مجلة جامعة الموصل كلية الآداب، ع13، 1981م، ص364.

(4) تيومه: جزيرة تيمان أو تيومه، تقع في خليج سيام، ينظر: شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص249، هامش 12.



في البحر)، ثم إلى (صنج) على أبواب الصين، ثم موضع صندرفولات، ومنها مسافة شهر إلى الصين، فإذا جاوزوا الجبال وصلوا خانقو (كانتون)[1].

ثالثًا: الموانئ:

1 - ميناء عدن:

ارتبط ميناء عدن بعلاقات تجارية نشطة مع الموانئ الهندية خلال هذه المدة ووصف بأنه مرسى أهل الهند، وذلك لكثرة المراكب التجارية الهندية الكبيرة الراسية في ميناء عدن من الموانئ الهندية المختلفة، كنبايت، وتانه، وكولم، وقالقوط، وفندراينه، والشاليات، ومنجرور، وفاكنور، وهنور، وسندابور، وغيرها[2].

- الميناء الرئيس:

وله مسمى آخر خلال هذه المدة فيعرف با (الفرضة)، ووصف النشاط التجاري في الميناء خلال القرن السابع الهجري بالمحشر "الفرضة كالمحشر فيه من المناقشة والمحاسبة والوزن والعد "[3] في إشارة إلى حجم التبادل التجاري النشط في الميناء.

يقع الميناء في الجهة المفتوحة على البحر، التي ترسو فيه السفن التجارية، مواجهًا لجبل صيرة؛ وهي بذلك أخدود كبير يقع بين جبل صيرة وسهل عدن والجبل الأخضر المطلّ على الميناء، ويمكن وصفه بشبه بحيرة مائية لها فتحة كبيرة فيما بين جبل صيرة وساحل أبين تسمح بدخول أو خروج السفن التجارية، تتسع مساحة الميناء آنذاك لسفن عديدة قد تصل إلى 80 مركبًا كبيرًا[4].

---

(1) أنور عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحر، ص61 - 63. كذلك ينظر: شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص64 - 67.

(2) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة الأنظار وغرائب الأمصار، تصحيح: محمد عبدالمنعم العريان، ومصطفى القصاص، داراحياء العلوم، بيروت، 1407هـ/ 1987م، ص260.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 128.

(4) السروري، محمد عبده، عوامل ازدهار النشاط التجاري بين مدن بحر القلزم في العصر الإسلامي من القرن الثالث إلى القرن السابع الهجري، مجلة الإكليل، العدد 27، خريف 2002م، ص 18.

كان الميناء مفتوحًا على البحر، ويفصل بينه وبين المدينة سورٌ قديم يحمي الساحل، بني السور في عهد بني زياد وأشار له المقدسي[1]، وفي العصر الزريعي جُدد ذلك السور[2]، وفي العصر الأيوبي جدد عمرو بن عثمان الزنجيلي السور وعزز من استحكاماته على الساحل من دار أو باب الصناعة إلى جبل حقات، وركّب به ستة أبواب" باب الصناعة، وباب حومة، وباب السكة، وباب الفرضة، ومنه تدخل البضائع وتخرج، وباب مشرف، وباب حيق[3].

أ - مراسي الميناء:

- الميناء الرئيس (الفرضة) أو الدكة الرئيسية: تكون الميناء الرئيسي من ميناءين أحدهما خارجي يواجه المدينة وتحميه جزيرة صيرة في موسم الرياح، وميناء داخلي يسمى خليج عدن (الخليج الأمامي)، ويسميه العرب البندر، وهو الذي تقع عليه ما عُرف بالفرضة، ومساحته تبلغ من الشمال إلى الجنوب ستة كيلومترات، ومن الشرق إلى الغرب ثلاثة عشر كيلومتر، ويبلغ عمق المياه حوالي 9 كيلومترات، ويستطيع الملاحون رؤية عدن على بعد 20 فرسخًا (قرابة 111 كيلو متر)[4]. وتبدو هذه الأرقام مبالغًا فيها إلا أنها تبين اتساع الفرضة؛ إذ إنها كانت تشمل منطقة صيرة والخليج الأمامي وجزءً كبيرًا من البحر الممتد أمام عدن.

الحق أننا أمام ميناء ضخم يتكون من عدد من المراسي، لكل منها وظيفة مختلفة عن الأخرى، وفي الأغلب أنها تستخدم لتخفيف العبء على الفرضة الرئيسة، وأهم هذه المراسي:

- مرسى صيرة: وهو مرسى ثانوي يوازي المرسى الرئيس، أو الفرضة وبه ترسو السفن الكبيرة، وتحتمي به من الرياح في المواسم، وأشار له ابن المجاورفي القرن

---

(1) أحسن التقاسيم، ص85، العمري، حسين، مطهر الأرياني، يوسف محمد عبد الله، في صفة بلاد اليمن عبر العصور، مركز الدراسات اليمنية، صنعاء، ودار العودة بيروت، د.ت، ص156.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص127 - ص128.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 128، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 14.

(4) البحراوي، محمد عبد اللطيف، فتح العثمانيون عدن وانتقال التوازن من البر إلى البحر، دار التراث، القاهرة، 1399هـ/ 1979م، ص9 - 10.



السابع الهجري "أن المراكب التي ترسو تحت جبل صيرة في العام يصل إلى سبعين أو ثمانين مركب زائد ناقص"[1]. وهذا المرسى قديم الاستعمال فقد رست به سفن الجاشو (قيس)؛ في اثناء غزوها لمدينة عدن في القرن السادس حوالي 530هـ[2].

- مرسى حقات: وهو مرسى أضافي تتجه له بعض السفن الكبيرة، وتعشق به وتنقل الزوارق، والمراكب الصغيرة البضائع والركاب الى الدكة الرئيسة أو الفرضة[3].

- مرسى ضراس: أو أبو الوادي يقع بين رأس طي وجبل معاشق[4].

- الخليج الخلفي: ويسمى بحيرة الأعاجم - المعلا دكة -، استخدم في مواسم معينة بسبب الرياح وبالذات من السفن الكبيرة ومنه تنقل البضائع للمدينة عبر باب البر.

- مرسى إحسان: من المراسي الإضافية لميناء عدن، ويقع على سفح جبل إحسان، في منطقة البريقة حاليًا، أشار له القاموس المحيط منذ القرن السابع الهجري[5].

- مرسى حجيف: ورد ذكره في نور المعارف ويبدو أنها المراحل الأولى لاستخدامه كمرسى أضافي يُحتمى به في أيام موسم الرياح، وتنقل له بعض البضائع لتخفيف الضغط على الميناء الرئيسي في الخليج الأمامي[6].

ب - مكونات الميناء:

- الديوان: وهو الإدارة العامة للشؤون الإدارية والمالية لميناء عدن، وتورد إليه الأموال التي تُحصّل، ويعرض على القائمين عليه العبيد والخيل وسائر البضائع؛

---

(1) تاريخ المستبصر، ص144.

(2) جوتاين، س. د، تقريران لشاهدي عيان حول حملة ملك كيش (قيس) ضد عدن، ترجمة: صلاح سليم علي، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات البصرة، مج21، ع2، 1989م، ص145.

(3) محيرز، عبدالله أحمد، صيرة: أبحاث متعمقة عن بعض معالم عدن ومرافقها الاقتصادية والعسكرية، ط2، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 1999م، ص21 - 22.

(4) المرجع السابق، ص22.

(5) الفيروز آبادي، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب، القاموس المحيط، تح: مكتب تحقيق التراثفي مؤسسة الرسالة بإشراف محمد نعيم العرقسوسي، ط8، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1426هـ/ 2005م، 214/ 4.

(6) نور المعارف، 510/ 1.



لاختيار ما يناسب الديوان الذي يختار ما يصلح لأمور الدولة، ويخضع للسلطة الإدارية للناظر والوالي.

- دار الجمارك: ويقوم عليه عدد من العمال، مهمتهم أخذ ما للدولة من ضرائب ومكوس للوكالة أو الزكاة أو الدلالة على البضائع الخارجة من الفرضة، بحسب ما هو متعارف عليه، وتخضع لإشراف ديوان الناظر.

- الخزانة: مستودع لحفظ الأمانات والأموال والسجلات الخاصة بالأمور المالية والتجارية في الفرضة، ويحفظ فيها ختم الفرضة، وكذا السجلات جميعها الخاصة بالدولة، وتخضع لإشراف الناظر[1].

- الزريبة: مكان واسع مخصص لخزن البضائع وحفظ الأمانات، وكل ما لم تستكمل إجراءات خروجه وترى إدارة الفرضة عدم إخراجه يساق إليها، وعليها عمال يشرفون على العمل فيها.

جـ - عمال الميناء:

- الوالي: يستلم الانباء بقدوم السفن، ويكلف المشائخ والمبشرين بالركوب واستقبال المركب وفحصه، ويستلم منهم بيانات البضائع المحملة على السفينة ببيان يدونه الكراني.

نائب الوالي: من مهامه يقوم باستقبال الناخوذة.

- المشايخ: يشرفون على مجمل الأعمال في الميناء، ولا يمر شي في الميناء دون علمهم، يشرفون على دفتر الخلاص، وسجلات الكتاب البضائع الواردة والصادرة[2].

- المبشرين: وهم من يتولون استقبال ناخوذة المركب فيسألون عن مكان قدومه والبضائع التي لديه، ثم تعود بهم الصنابيق إلى الفرضة فيسلمون الوالي بما كتبه.

- الكراني: ويقوم الكراني، بتسجيل كل ما في المركب.

(1) نور المعارف، 1/ 514.

(2) المصدر السابق، 1/ 508 - 514.



- المفتش والمفتشة: ويقوم المفتش والمفتشة بتفتيش الركاب الرجال، وتقوم المفتشة (امرأة عجوز) بتفتيش النساء.

- الناطور: هو من يقف على قمة جبل المنظر؛ لمراقبة قدوم السفن، ومعه مجموعة عمال يتولون إخبار المشايخ عن طريق الصياح هيريا من اعلى الجبل إلى الميناء؛ حيث يقف عامل اخر يدعى الجراب.

- الجراب: يقوم الجراب بإخبار والي البلد، ثم يخبر المشايخ في الفرضة[1].

- عريف الساحل: وهو من يجلب العبيد إلى الحاكم.

- الرقيب: الذي يختار المناسبين لخدمة السلطان[2]، وكذا تأشيرات الإقامة والدخول للتجار والمسافرين القادمين إلى عدن، وكذا المراكب الداخلة[3].

- الكُتاب ومنهم كتاب التنجيل[4]، كتاب الصندوق[5]، كتاب المتجر[6]، كتاب الوصولات[7]، كتاب الحسابات (الكرانيون)[8].

د - السُتمي (كشف الحساب):

بعد أن تتم عملية التدوين لكل ما يخرج من المراكب، وعملية البيع والشراء وكتابة كل ذلك في مدونة حساب نهائية تسمى (الستمي)، والذي يرفع إلى السلطان (الباب الشريف) وعليه ختم العاملين بالفرضة[9].

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 138 - 139.

(2) الحسيني، الشريف الحسن بن علي، ملخص الفطن والألباب ومصباح الهدى للكتاب، مخطوط مصور، مكتبة الإمبروزايانا، ميلانو، رقم H 130، ق 27ب، سارجنت، ر. ب، عدن والشحر في العصر الإسلامي، في كتاب دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، سلسلة الدراسات المترجمه (5) المركز الأمريكي للدراسات اليمنية صنعاء، تر: نهى صادق، 2002م، ص46.

(3) نور المعارف، 1/ 511.

(4) المصدر السابق، 1/ 510، 512.

(5) المصدر السابق، 1/ 513.

(6) المصدر السابق، 1/ 511.

(7) المصدر السابق، 1/ 514.

(8) المصدر السابق، 1/ 511.

(9) سارجنت، مينائي عدن والشحر، ص46.



2 - موانئ الهند:

تعددت أقاليم بلاد الهند، وذلك لكبر مساحتها واتساعها، وإشرافها على أكبر مسطح مائي (المحيط الهندي) غربًا وخليج البنغال شرقًا، ويهمنا في البحث دراسة موانئ الهند الغربية وعلاقاتها التجارية بميناء عدن وكذا كوسيط تجاري مع موانئ شرق أسيا، نقسمها على النحو الآتي:

أ - موانئ السند: وأهمها ميناء الدَّيْبُل، يقع على ساحل بحر الهند، إلى الغرب من مصب نهر السند بالبحر[1]، وميناء الديبل مركز تجاري نشط وصف المقدسي[2] أهله بالتجار، وهو أول ميناء يستقبل المراكب العربية القادمة من الغرب كالبصرة وقيس وهرمز، وما يميز هذا الميناء - أيضًا - هو قدرته على استقبال السفن الكبيرة؛ فترسو به سفن عديدة في وقت واحد[3]؛ وذلك لاتساعه. وينبغي الإشارة إلى أن موسم التبادل التجاري والحركة الملاحية بين ميناء الديبل والموانئ العربية، ومنها ميناء عدن، من أول النيروز إلى التسعين منه وبعد هذا المدة لا خير من الإبحار فيها بين الموانئ المذكورة[4].

أشار نور المعارف إلى نشاط تجاري بين ميناء عدن وميناء الديبل خلال القرن السابع تبادلا خلالها عددًا كبيرًا من البضائع والسلع، أهمها: الأبراد، خام ديبولي (نوع من الاقمشة والملابس غير الجاهزة)، كاغد ديبولي، الخام العشاري الديبولي (نوع من الكساء)[5].

---

(1) الحموي، شهاب الدين أبي عبدالله ياقوت، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1957م، 2/ 495، الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن عبدالله، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، د.ت، 1/ 167.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص346.

(3) محمود عبدالعظيم عبدالعال، الدولة الهبارية في بلاد السند (240 - 416هـ/ 855 - 1025م)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بني سويف، 2014م، ص73.

(4) شهاب، علوم العرب البحرية، ص295.

(5) نور المعارف، 1/ 410، 426، 450، 466 - 467.



ب - **موانئ الجُزرات:** وردت أيضًا في نور المعارف باسم ججرات[1]، وتعرف أيضا باسم الكوجرات، أحد الأقاليم الثلاثة للهند عند الجغرافيين العرب، فضلا عن أليم بلام المنيبار وبلاد المعبر[2]، مما ورد في نور المعارف يتضح أن هذا الإقليم أهم الاقاليم في بلاد الهند، ذو علاقة كبيرة بميناء عدن والسلطات الحاكمة به، كما أن الكاتب على دراية بمدنه المختلفة والتعاملات التجارية فيها[3].

وقد ساد الإقليم التسامح في عهد حكام السولانكي؛ فشيدت المساجد في باتان، وكامبي وبروش وخطب فيها أئمة غير هنود في عهد (فاساتوبال)، مدير جمرك كمباية[4].

اما عن موسم الملاحة من ميناء عدن إلى مواني الجُزرات ومنها كنباية ففي 140 أو 150 النيروز على أن تصل المراكب الشحر قبل 170 النيروز، فيما يصل تجار الجزرات إلى جميع بلاد العرب في 330 إلى 130إلى 140 إلى 150، ولا خير فيما بعده[5].

وأهم موانئ الجزرات هي:

- كنباية (كمباية): أهم موانئ ساحل الهند الغربي، وأهم مراكز التجارة مع التجار العرب وغيرهم، وعلى الرغم من تعدد موانئ الجزرات إلا أنه كان يمثل بوابة الهند التجارية[6]، يقع على خور تدخله المراكب ويتأثر كثيرًا بحركة المد والجزر[7]، يتبادل الميناء مع التجار العرب البضائع المختلفة كالخيول والتين والقطن، ويمدهم بالتوابل والأحجار الكريمة والحريروالكشمير والعقيق وزيت السمسم وغيرها من البضائع[8]،

(1) نور المعارف، 489/ 1.
(2) نور المعارف، 260/ 1، هامش1878.
(3) نور المعارف، 460/ 1 - 263.
(4) ماكران مهتا، وشيرين مهتا، تجار كجرات والتجار العرب بعض الملاحظات المبنية على المصادر من 942م - 1500م، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية، البحرين، مجلة الوثيقة، مج11،ع23، يوليو 1993م، ص188.
(5) شهاب، علوم العرب البحرية، ص294 - 295.
(6) مهتا، تجار كجرات والتجار العرب، الوثيقة، ص182.
(7) ابن بطوطة، الرحلة، 302.
(8) شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص131 - 132.



فيما يخص علاقة ميناء عدن بميناء كنباية فتبدو العلاقة وحجم التبادل التجاري بينهما كبيرًا للغاية؛ إذ يرغب تجارها في تجارة الفوة من عدن، وأوعية الطعام العال والدون، والأقمشة الخام الكنباتية، والأبراد، والبسط الغالية، التي تحتكرها الدول اليمنية عدا جزء يسير منها في نطاق ضيق، التي تستورد من ميناء كنباية[1]، فضلاً عن حرص السلطات الحاكمة على إقامة علاقات مع سلطات ميناء كنباية، فكانت تنعم برواتب سنوية على عدد تسعة اشخاص بهذا الميناء[2].

ميناء ديو: الميناء الثاني في إقليم الجوزرات، يقع على مدخل الخور الذي يقع عليه ميناء كنباية[3]، ارتبط بعلاقات تجارية مع الموانئ المجاورة مثل الديبل والدكن وموانئ الجزيرة العربية وإفريقية[4].

ميناء تانة: تقع على الساحل الغربي لبلاد الهند قُرب السند[5]، يقع على ساحل البحر شرق الجزرات[6]، وحددها نور المعارف أنها بلاد البُلغة[7]، ارتبط بعلاقة مباشرة مع ميناء عدن خاصة تجارة الفوة[8]، واحتكرت السلطات في ميناء عدن تجارة الزجاج المصري المذهب كونه هدية تقدمها السلطات لحاكم تانة من دون غيرة من الحكام[9]،

(1) نور المعارف، 182/ 1، 188، 426، 466، 468، 498.

(2) نور المعارف، 517/ 1.

(3) ماركوبولو، رحلات ماركو بولو، تر: عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1996م، ص270.

(4) علي محمد فريد مفتاح، موانئ الساحل العماني ودورها في ازدهار حركة التبادل التجاري بين عُمان وبلاد الهند في العصر الإسلامي، دار الوفاق للنشر والتوزيع، الرياض، 1440هـ/ 2019م، ص67.

(5) المسعودي، مروج الذهب، 191/ 1. ويطلق عليها تهانة باللهجة المحلية، كانت ميناء كبير على ساحل الهند قبل ان ينشئ الانجليز ميناء بومباي الكبير بجوارها، وهي الآن ميناء او قرية صغيرة ضمن بموباي بولاية مهاراشترا، ينظر: سيد رضوان علي، تحديد مدن الهند الواردة في كتاب فتوح البلدان للبلاذري، مجلة العصور، دار المريخ للنشر، لندن، 1987م، مج1، ج1، ص139.

(6) القلقشندي، أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الأنشاء، تح: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت، 70/ 5.

(7) نور المعارف، 517/ 1 – 518.

(8) المصدر السابق، 260/ 1.

(9) نور المعارف، 498/ 1.



وتنعم السلطات على عدد تسعة أشخاص آخرين بميناء تانة، منهم قاضي تانة، وخطيب وإمام جامع تانة، وكذا خطباء مدن أخرى مجاورة لتانة[1].

فضلًا عن موانئ أخرى كميناء بروج[2]، وسندابور[3]، وكانت لها علاقات بميناء عدن ووردت منتجاتها ضمن القانون الضريبي لميناء عدن، وأفرد نور المعارف لها حيزًا من الحديث عن نظم المعاملات فيها[4].

ج – **موانئ المليبار**[5]: أشهر أقاليم الهند، يقع بالساحل الجنوبي الغربي للهند، ويُعدُّ المفتاح التجاري ومركز الإنتاج الرئيسي للتوابل[6]، كان التعامل المباشر بين تجار المليبار وميناء عدن مزدهرًا خلال القرن السابع فعرفوا باسم تجار الصوليان[7]، وموسم قدومهم بتجارتهم إلى عدن موسم معلوم ومحسوب؛ إذ يصلون بمراكبهم خلال المدة بين330 – 390 من النيروز، فيما مواسم خروج مراكب تجار عدن إلى مليبار، وكنن، وجوزرات في 280 النيروز[8].

– ميناء كولم: يقع على الساحل الغربي جنوب المليبار، ويُعدُّ اعظم موانئ الهند أشار له السيرافي في القرن الثالث الهجري كميناء مزدهر[9]، وخلال المدة بين القرن

(1) نور المعارف، 518/ 1.اورد بامخرمة ان السلطان المظفر أرسل الفقيه الحسين محمد بن عدنان إمام مسجد الزنجيلي إلى أهل بانة بالهند بناء على طلب منهم، ويبدو ان المقصود هي مدينة تانة وأن هناك تصحيف من النساخ، تاريخ ثغر عدن، ص63، ترجمة رقم88.

(2) بروج (بروص) ورد اسمها بهروج عند البيروني وتقع في كرجات حسب اخر تقسيم للهند: ينظر: سيد رضوان، تحديد مدن الهند، ص139.

(3) سندابور: جزيرة في البحر على ساحل الهند، عرفت لاحقا باسم جوا، ينظر: حسين مؤنس، ابن بطوطة ورحلاته تحقيق ودراسة وتحليل، دار المعارف، القاهرة، 2003م، ص172.

(4) ينظر نور المعارف، 260/ 1 – 263.

(5) تُعرف بلاد المليبار اليوم باسم (كيرلا) ويصل طول سواحلها 150ميل، ينظر: نور المعارف260/ 1، هامش1883.

(6) العسكري، سليمان، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، دار المعارف، القاهرة، 1979م، 189.

(7) ابن بطوطة، الرحلة، ص118.

(8) شهاب، علوم العرب البحرية، ص295 – 296.

(9) أبو زيد الحسن،أخبار الصين والهند، طبعة باريس، 11845م، ص36.

الثالث والثامن كانت كولم مركز زراعي وتجاري ضخم زود الموانئ الأخرى في العالم بأجود منتجات المليبار[1]. أن به فرقة مسلحة تفرض الضرائب على تجار الصين، وبسبب موقعة الوسيط بين الشرق والغرب أصبح يمارس دور الوسيط التجاري بين موانئ الصين، وبلاد العرب، وفارس، ومحطة للتزود بالمؤن[2]، وقد وصف نور المعارف التعامل المالي في ميناء كولم أنه يتم بالدراهم الكولمية، والفيليات – مرسوم عليها صورة الفيل – [3]فضلاً عن المنتجات الأخرى التي تُصدر إلى عدن كالفوط والبقم والفلفل[4].

– كاليكوت: أحد البنادر العظام مثلما وصفها ابن بطوطة[5]، وهي ملتقى لتجار الشرق والغرب كالصينيين وجاوه وسرنديب والمهل، واهل مغربها فارس واليمن والحبشة.

– موانئ أخرى: أشار نور المعارف[6] إلى أهم موانئ المليبار بالتفصيل وكذا التعامل التجاري والمالي والهدايا، التي تصل سنويًّا من حزانة ميناء عدن لحكام هذه الموانئ[7] وخاصة منجلور[8]، هنور[9]، فاكنور[10]، هيلي[11]،

(1) المغربي، أميرة عمر، انتشار الإسلام وأثره الحضاري في الهند (366 – 689هـ/ 696 – 1290م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بنغازي، 2013 – 2014م، ص152.

(2) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ص579.

(3) نور المعارف، 363/ 1.

(4) نور المعارف، 447/ 1، 462، 470، القلقشندي، صبح الأعشى، 74/ 5 – 75.

(5) الرحلة، ص309.

(6) نور المعارف، 269/ 1 – 263.

(7) وثيقة بخط كاتب الخزانة سيرت للشهاب بن البيلقاني سنة 693هـ بما أعتمد لحاكم هيلي وفاكنور ومنجلور من هدايا ثمينة، ينظر: نور المعارف، 518/ 1.

(8) او منجرور، تقع على خور الذنب، ينزلها تجار فارس واليمن، للمزيد ينظر: نور المعارف، 261/ 1، هامش1887.

(9) تقع جنوب سندابور من بلاد المليبار، ينظر: نور المعارف، 261/ 1، هامش1888.

(10) تقع بين باسلور في الشمال ومنجلور في الجنوب، ينظر: نور المعارف، 261/ 1، هامش1889.

(11) مدينة كبيرة حسنة العمارة، تُعد الميناء الثالث بالمليبار بعد كاليكوت وكولم، ينظر: نور المعارف، 262/ 1، هامش1890.



جربتن[1]، فندربينة[2]، الشاليات[3].

د - **موانئ المعبر**: تقع في نهاية الجزء الجنوبي لشبه القارة الهندية، وهو الساحل الشرقي المواجه لجزيرة سيلان[4]، يبدو أن السلطات في المعبر كانت على علاقة مباشرة بالسلطات في عدن، ويحظون بأهمية بالغة؛ إذ يُهدى لخمسة أشخاص في بلاد المعبر ما مقداره خمسون مثقال ذهب لكل شخص عشرة مثاقيل سنويًّا[5]، وتغادر سفن تجار المعبر وسيلان عدن في20آب/ أغسطس[6].

هـ - موانئ كمكم (كنكن): يقع على الساحل الغربي للهند، إلى الجنوب من بلاد الجوجرات، وإلى الشمال من بلاد المليبار[7]، ارتبط بعلاقة وطيدة مع السلطات الرسولية الحاكمة في عدن، وكانت تنعم الدولة على عدد تسعة أشخاص ذوي نفوذ تجاري وديني في الميناء[8]. ويبدأ الموسم التجاري بين موانئ كنكن (كمكم) وعدن من 330 - 390 النيروز، فيما يصلها تجار عدن في 280 النيروز[9]. وأهم موانئها صيمُور[10] ودابُل[11].

---

(1) أو جرفتن بينها وبين هيلي ثلاثة فراسخ، نور المعارف، 262/ 1، هامش1891.

(2) فندرينا، تقع إلى الشمال من كاليقوط الحالية، ذكرها ابن بطوطة وأشار لأحوال المسلمين فيها ومكانتهم، ينظر: نور المعارف، 262/ 1، هامش 1892.

(3) تقع جنوب قاليقوط، وتسمى اليوم بيبور: نور المعارف، 262/ 1، هامش 1893.

(4) نور المعارف، 470/ 1، هامش 3462.

(5) نور المعارف، 269/ 1 - 263.

(6) سارجنت، مينائي عدن والشحر، ص51.

(7) نور المعارف، 517/ 1، هامش 3770.

(8) نور المعارف، 517/ 1.

(9) شهاب، علوم العرب البحرية، ص294 - 295.

(10) صيمور: ميناء ذكرته المصادر العربية كالإدريسي والمسعودي، ينظر: نزهة المشتاق، 182/ 1، مروج الذهب، 210/ 1. ميناء سيمور أو صيمور هي الآن شول (Chaul)، تقع إلى الجنوب من بومباي بنحو25ميلًا، شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص205.

(11) دابول: أهم مراكز التجارة في كنكن وميناؤها جيد تقصده مراكب مكة، وعدن، وعمان، للمزيد ينظر: علي محمد فريد، موانئ الساحل العماني،ص69 - 70.

3 - موانئ الصين وشرق أسيا:

ازدهرت الموانئ الصينية منذ عهد أسرة السونج؛ بسبب سياسة الأسرة ومنها التحول في الاهتمام من الريف إلى المدينة والاهتمام بالمدن التجارية الجنوبية الواقعة على البحر، وعند مصبات الأنهار، الذي نتج عنه زيادة في عدد السكان جنوبًا وبروز النشاط الحرفي بشكل بارع[1]، وهو ما كان له أثر في ازدهار عدد من الموانئ الصينية، التي كان لها حجم تبادل تجاري كبير مع العرب وميناء عدن تحديدًا.

أ - خانقو/ خانفو: هي اليوم ميناء كانتون الحالية ويقع عند مصب نهر سيكاينغ، ورد ذكره في المصادر العربية منذ القرن الرابع الهجري على أنه من المرافئ العظيمة، ويقع على خور البحر الأعظم[2]، وتصل إلى هذا المرفأ السفن العربية منذ وقت مبكر ومنها سفن سيراف وعمان والبصرة[3]، ووجد بها الميناء جالية عربية منذ وقت مبكر في عهد الأمبراطور (لي شيه مين)، الذي تسامح مع الوجود الاسلامي، وسمح ببناء أول مسجد في كانتون[4].

ب - الزيتون (زايكون): وردت عند ابن بطوطة[5] باسم الزيتون، ووصف مينائها أنه من "أعظم مراسي الدنيا او هو أعظمها"، يقع شمال ميناء خانقو (كانتون الحالية)، على مصب نهر يانج تسي، وكانت هذه المدينة الميناء مزدهرة جدًا خلال هذه المدة؛ إذ أنها عاصمة أسرة السونج (960 - 1279م)[6].

ج - الخنساء: من مدن الصين الشهيرة وتسمى اليوم (هانج زو)، تقع في أقصى بلاد الصين، وهي آخر المناطق التي يصلها التجار العرب، وتتكون من ست مدن ويسكن

---

(1) هوخام، هيلدا، تاريخ الصين منذ ما قبل التاريخ حتى القرن العشرين، المجلس الأعلى للثقافة، المشروع القومي للترجمة، القاهرة، 2002م، ص199 - 202.

(2) المسعودي، مروج الذهب، 104/ 1.

(3) المسعودي، مروج الذهب، 104/ 1.

(4) هوخام، تاريخ الصين، ص164.

(5) رحلة ابن بطوطة، ص634.

(6) هوخام، تاريخ الصين، ص201.



المسلمون المدينة الثالثة من مدنها، وبها أسواق مرتبة ومساجد، وبها جالية مسلمة تعود إلى قبل عصر ابن بطوطة[1].

د – **ميناء لوقين**: أول مرافئ الصين وأحد أشهر موانئ الصين – لونجين الحالية – يصنع فيه الحرير الصيني والمنسوجات متعددة الألوان والأواني الخزفية[2]. فضلاً عن الحبوب والأرز والنارجيل[3].

هـ – **صندر فولان**: احد محطات التجار في الطريق البحري الواصل إلى موانئ الصين، ويقع في شبه جزيرة الهند الصينية.

و – **كله بار**: محطة تجارية وميناء في الطريق إلى الصين، ويقع على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملقا، وهو ميناء محصور بين جزيرتي سومطرة والملايو، وهي من مملكة الزابج – مملكة جاوة في إندونيسيا[4]، أنتعش هذا الميناء؛ نتيجة للأوضاع التي حدثت في ميناء خانقو (كانتون) سنة265هـ ورحيل عدد كبير من التجار المسلمين، واليهود، والنصارى، والمجوس عن هذا المرفأ[5].

المبحث الثالث: حجم التبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الهند والصين وشرق أسيا:

أولًا: الواردات:

يتضح مدى علاقة ميناء عدن بالموانئ الهندية من خلال حجم التبادل الضخم للبضائع الهندية، التي ترد إلى ميناء عدن، ومعظم تلك البضائع تستهلك محليًا، ومنها ما يعاد تصديره إلى الموانئ المجاورة في شرق إفريقية، وكذا موانئ البحر الأحمر

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة، 728.

(2) الصيني، العلاقات بين العرب والبصين، ص129.

(3) ابن خرداذبة، المسالك، ص69، الإدريسي، نزهة المشتاق، 41/ 1.

(4) طارق فتحي، العلاقات التجارية بين العرب والصين، ص364.

(5) الدوري، عبدالعزيز عبدالكريم، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، 1948م، ص 146.



في الحجاز أو مصر، تنوعت تلك البضائع بين بضائع جاهزة، وكذا مواد خام لإعادة تصنيعها في عدن، أو بقية المدن اليمنية الأخرى.

1 - البضائع الواردة من الهند:

أ - مواد غذائية: مما ورد في نور المعارف نجد أن المواد الغذائية تأتي في مقدمة المواد المستوردة، وهي على نوعين، حبوب كالحنطة، والذرة، والأرز[1]، والنوع الآخر مواد طبخ كالسمن، والسليط، السمسم، والعسل[2]، وهي سلع أساسية للاستهلاك المحلي، فضلًا عن الإنتاج المحلي لهذه السلع فان الحاجة ملحة لاستيرادها من الهند وغيرها.

ب - ملابس وأحذية: تحتل المرتبة الثانية ضمن قائمة البضائع المستوردة من الهند، وعلى الرغم من تعدد الأصناف المستوردة من كل نوع لكن الباحث أقتصر على الإشارة على الأنواع الرئيسة، ومنها: الأبراد ويستورد منها أربعة أصناف قصبية، بروجية، ديبولية، كنبايتية[3]، الثياب وتعددت أنواعها من الهند الثياب الجوانية بأنواعها هي الأخرى، وثياب جوجرية (جزراتية)، وثياب أطلس، وكذا ثياب شيرازية كانت تورد أحيانًا عبر الموانئ الهندية[4].

- دسوت: مجموعة فوط يبلغ عددها أثنى عشر فوطة، تورد إلى عدن من مناطق الهند المختلفة، ورد منها نوعين ساذج وسباعي والسباعي منه أنواع عديدة وسط، ورسمي ورفاع، والرفاع بدوره منه ما يورد من بروج وكنباية فعرف بهما[5]. وقد أشار نور المعارف إلى تسعة عشر نوع من الفوط تورد من الهند[6].

- شيلان: ومفرده شال نوع من القماش يضع فوق الثياب يكمل اللبس والزينة، وتورد من الهند وجاوة[7].

---

(1) نور المعارف، 425/ 1، 428، 429.

(2) نور المعارف، 433/ 1.

(3) نور المعارف، 410/ 1 - 411.

(4) نور المعارف، 419/ 1، 421.

(5) نور المعارف، 428/ 1.

(6) نور المعارف، 447/ 1 - 448.

(7) نور المعارف، 437/ 1 هامش 3244.



- عمائم: وما يرد ميناء عدن من الهند نوع من العمائم القطن الكبار، وآخر صغير، وبقية العمائم تورد عبر موانئ مصر[1].

- فشوريات: نوع من الأقمشة الهندية توضع على الرأس كالعمائم، وهي على نوعين جيدة ومقاربة[2].

- محابش: نوع من الأقمشة لونه أسود، وما يرد منها من الهند ثلاثة أنواع محابش حُمر من بروج، ومحابش قصبية، ونوع أخر غير واضح اسمه في نور المعارف، ويبدو أن هذا النوع من المحابش باهض الثمن؛ إذ تقدر به قيمة الذهب الحبشي ويوازي المحبش أوقية فضة[3].

- مخامل: نوع قماش ناعم الملمس يخاط منه ملابس السلاطين، وتورد منه نوعان إلى عدن مخامل حُمر وبيض[4].

- مناديل: من الحرير اللاس وتورد منها إلى عدن مناديل لاس ومناديل كتان[5].

- الأحذية: أحذية نسائية، سماها نور المعارف بيسر وهي على نوعين (بيسر بشراك) و(بغير شراك)[6].

ج - **مواد خام**: تورد انواع عديدة لاستعمالها في الصناعات المحلية، وأهمها:

- إبرسيم: أو الحرير الخام يورد من الهند ومن كيس أيضًا، ويدخل في عدد من الصناعات وخاصة مصانع دار الديباج في عدن وزبيد[7].

- خيزران: نبات يورد منه عيدان أو أقضبة خشبية تستخدم في عدد من الصناعات اليمنية[8].

(1) نور المعارف، 444/ 1.

(2) نور المعارف، 446/ 1 هامش 3309.

(3) نور المعارف، 437/ 1 هامش 3244.

(4) نور المعارف، 453/ 1 هامش3358.

(5) نور المعارف، 457/ 1.

(6) نور المعارف، 415/ 1.

(7) نور المعارف، 409/ 1، ولأشغال الحرير في دار الديباج ينظر: نور المعارف، ص63، 65.

(8) نور المعارف، 50/ 1 - 51، 427.



- أقمشة خام: هذا النوع من القماش ناعم ويعاد تصنيعه، وتفصيله في المعامل في اليمن، يورد منه أنواع عديدة منها: خام قصبي، ومنه خام بروجي، وبوزي وديبولي، وكذا خام كنبايتي، وسومانتي، والخام عشاري، ومنه قصبي، ومعزي وبروجي، وكنبايتي، وسومانتي[1].

- العاج: ومنه نوعان عاج جل (خام)، وعاج دق، ويدخل في الصناعات اليمنية المختلفة[2].

- عطب: يورد من الهند لحاجة الصناعات اليمنية لهذه المادة الخام ويورد في صورة عطب محلوج جاهز وعطب ببراعمه (مبرعم) بحاجة إلى أعادة معالجته[3].

- غزل: خيوط غزل ومنه غزل أحمر صولي، غزل بروجي غير جاهز، غزل قصبي[4].

- قنبار: وهي حبال تتخذ من لحاء الأشجار، منه نوعين قنباربكار، وقنبار مفتول[5].

د - **بهارات:** تُعُّ تجارة البهارات خلال العصور الوسطى هي التجارة الرائجة، فتدفقت العديد من منتجات الشرق وخاصة الهند على ميناء عدن، فمنها ما كان مخصص للأسواق المحلية، ومنها ما يعاد تصديره إلى مصر، ومنها إلى أوروبا، وأهم هذه السلع هي:

- جوزاء: أو الجوزة من أشهر السلع، يرد إلى عدن من الهند والصين، ونظرًا لأهميته تفرض السلطات في ميناء عدن عليه ضرائب تصل للثلث من قيمته بغرض احتكار تجارته[6].

- حلتيت: تدخل في الصناعات الطبية والعلاجية[7].

---

(1) نور المعارف، 426/ 1.

(2) نور المعارف، 441/ 1،.

(3) نور المعارف، 443/ 1.

(4) نور المعارف، 445/ 1.

(5) نور المعارف، 449/ 1.

(6) نور المعارف، 422/ 1.

(7) المظفر، الملك يوسف بن عمر بن علي، المعتمد في الأدوية المفردة، تصحيح: مصطفى السقا، دار المعرفة، بيروت، 1402هـ/ 1982م، 100.



- حُمر: أو التمر هندي، من السلع التي تصل ميناء عدن من مصر، والهند، ومنه ما ينتج محليًا بزبيد[1].

- دار فلفل: نوع من الفلفل الحار، يرد من الهند[2].

- داذي: حب يشبه الشعير يرد أيضًا من الهند[3].

- زنجبيل: من السلع الهامة، التي ترد من الشرق وخاصة الهند، أشار نور المعارف إلى نوعين منه زنجبيل يابس وزنجبيل مربا[4].

- فاغرة: من أنواع الطيب ويرد إلى عدن فاغرة حبشي، وهندي، ولكن الطلب أكثر على الفاغرة الهندي[5].

- فلفل: من أهم السلع الرائجة آنذاك والمجال لا يسع لتتبع تجارته هنا، منه أنواع عديدة طويل وأبيض وأسود[6]، ويرد من الهند وشرق أسيا بكثرة، ويعاد تصديره عبر ميناء عدن[7].

- فوفل: يرد إلى ميناء عدن من جهات عديدة أهمها الهند ومن فوفل مليباري، وكذا فوفل السلي من الصين، له استخدامات طبية متنوعة، ويصدر عبر ميناء عدن إلى مصر[8].

- قرفة: أو الدار صيني كما عُرف آنذاك في المصادر، وما يورد منه إلى ميناء عدن نوعان: قرفة بكر من الهند، وقرفة سيلي من الصين[9].

---

(1) نور المعارف، 425/ 1، 478.

(2) نور المعارف، 427/ 1 هامش 3189.

(3) نور المعارف، 427/ 1 هامش 3190.

(4) نور المعارف، 431/ 1 - 432.

(5) نور المعارف، 445/ 1.

(6) المظفر، المعتمد، ص276.

(7) نور المعارف، 1/ 446.

(8) نور المعارف، 446/ 1، 478.

(9) نور المعارف، 448/ 1.

– قرنفل: سلعة مهمة أيضًا في العصور الوسطى يورد إلى ميناء عدن عبر موانئ الهند وبخاصة القرنفل المنقا[1].

– كافور: له استخدامات طبية وعطرية ويرد إلى عدن، ثلاثة أنواع من الكافور أحدها الكافور تاره من الهند، والأنواع الأخرى ترد من الصين[2].

– كبابة: من المنتجات التي تصل من الصين وتورد أيضًا من الهند عبر ميناء المليبار، فاشتهر الكبابة المليباري، والتي يعاد تصديرها أيضًا من عدن[3].

– كمون: يستخدم كبهار للطعام، يرد من الهند بكميات كبيرة إلى ميناء عدن، وكذا يرد من الشحر إلى عدن[4].

– هال (هيل): أو حبهان، يرد عدن من الهند ومن غيرها، لكن ما أشار إليه نور المعارف نوعان هال مليباري، وهال مصوف وهو من المنتجات الأكثر طلبًا، ويعاد تصديرها عبر يمناء عدن[5].

– هرد: أو الكركم، مادة لها استخدامات عديدة للصباغ وكذا للتداوي، أشار نور المعارف إلى ما يرد إلى ميناء عدن من الهند، ونوع آخر محلي من زبيد[6].

هـ – مفروشات: وهي من البضائع ذات الجودة وتورد للطبقات الخاصة في اليمن

وبخاصة البسط هندية المصنوعة في كنباية تحديدًا؛ إذ تفرض السلطات في الميناء عليها قوانين خاصة، ولا يطلق منها إلا في حدود ضيقة، وذلك لاستخدامها كهدايا لأصحاب السلطان في اليمن والأقطار المجاورة[7]، وكذا المخاد الحُر، ويبدو أنها من النوع الخاص أيضًا.

(1) نور المعارف، 448/ 1.

(2) نور المعارف، 449/ 1.

(3) نور المعارف، 450/ 1.

(4) نور المعارف، 451/ 1.

(5) نور المعارف، 459/ 1.

(6) نور المعارف، 460/ 1.

(7) نور المعارف، 497/ 1 – 498.



و – مواد كيميائية:

– تنكار: ويسمى البورق الهندي، مادة بيضاء يستخدمها الصاغة لتلحيم الفضة والحلي[1].

– التوتيا: نوع من المعادن، له استخدامات طبية، ويرد من الهند ومن كيس، ومكة، ويبدو أنه مادة ذات أهمية في الصناعة لتعدد مناطق استيراده[2].

– رصاص قلعي: معظم انواع مادة الرصاص تورد عبر الموانئ المصرية عدا الرصاص القلعي الأبيض من الهند[3].

– سنباذ: معدن شديد الصلابة يرد من الهند، ويبدو أن له استخدامات صناعية مهمة في اليمن؛ إذ إنه من السلع التي لا يعاد تصديرها، وتستخدم في الأسواق اليمنية[4].

– لاك (اللك): مادة صمغية، تستخدم لأغراض طبية، وفي الصباغة أيضًا، يرد من الهند، وهو على نوعين أبيض رزين، وأصفر، وكل نوع له عدة أنواع أخرى[5].

– نيل: مادة صباغة مشهورة ترد من الهند إلى ميناء عدن بكميات كبيرة، وتستعمل لصباغة الثياب، ومن عدن يعاد تصديره إلى مصر وأوروبا[6].

ز – مواد الزينة: تعددت مواد الزينة وما يدخل في إعادة صناعتها في عدن ومنها:

– خرز: ومنه أنواع عديدة ترد إلى عدن، منها خرز هليلجي وعزي، خرز مريون (مزيون) كبار وصغار خرز جثمان، خرز أسمسح[7].

---

(1) نور المعارف، 416/ 1، هامش 3113.

(2) نور المعارف، 417/ 1، هامش3114.

(3) نور المعارف، 429/ 1، اعتمدناه ضمن بضائع الهند كونة يفرض عليه ضريبة الشواني وهي لا تفرض إلا على بضائع الشرق ومنها الهند.

(4) نور المعارف، 433/ 1، هامش3224.

(5) نور المعارف، 451/ 1، هامش 3346.

(6) نور المعارف، 1/ 459.

(7) نور المعارف، 426/ 1.



- لؤلؤ جيد: ويرد إلى عدن منه ثلاثة أنواع جيد، ووسط، ومُقارب[1].

الفضة اللِيماس: وهي من أهم البضائع التي تورد من الهند والصين ويحتكر تجارتها أهل - الصوليان (المليبار)، وتصل عدن كذلك عبر ميناء الشحر[2]، وتدخل في عدد كبير من الصناعات المحلية[3].

ح - مواد طبية وعطرية:

- أبنوس: من الأخشاب العطرية ذات الجودة، يرد إلى ميناء عدن من الهند نوعان منه ياقوتي وأبيض، ويرد من الحبشة أيضًا[4]، ويدخل في عدد من الصناعات المتخصصة في اليمن.

- خولنجان: عروق شجرة تشبه السعد، تورد من الهند ولها استعمالات طبية متعددة[5].

- خيار شنبر: أو الخرنوب الهندي، له استعمالات طبية[6] يرد من موانئ الهند الغربية كاليكوت وكانور[7].

- ذبل جيد: وهو جلد السلحفاة أو صدفتها، يرد من الهند بأنواع عديدة: الجيد والوسط والخفيف، له استعمالات طبية وحربية[8].

- زرنبا: من النباتات الطبية يرد إلى ميناء عدن للاستعمال محليًا؛ إذ لم ترد أي إشارة على إعادة تصديره[9].

(1) نور المعارف، 433/ 1، هامش3224.

(2) نور المعارف، 496/ 1.

(3) نور المعارف، ينظر: 136/ 1، 151، 153، 161، 162، 260، 269، 360، 362.

(4) نور المعارف، 409/ 1، 411، 485.

(5) ينظر: نور المعارف: 38/ 1، 46، 47، 126.

(6) نور المعارف، 427/ 1 هامش 3187.

(7) هايد، التجارة، 105/ 4.

(8) نور المعارف، 428/ 1، هامش 3198.

(9) نور المعارف، 431/ 1 هامش 3211.



- سُنبل: من السلع التي يستخرج منها المواد العطرية والطبية، ومنه أنواع عديدة ويهمنا الإشارة إلى السنبل الهندي(1).

- سندروس: مادة صمغية يستخدم لعلاج بعض الأمراض، يرد من الهند عبر ميناء المليبار، لذلك عرف بالسندروس المليباري(2).

- العود: مادة عطرية ترد من الهند بأنواع متعددة، بلغت في المصدر تسعة أنواع (قاقلي بأنواعه الجيد والوسط والمقارب، عود اشناة، جيد ووسط، عود دفوة، عود قماري) ترد من مختلف مناطق الهند فضلًا عن الأنواع الأخرى، التي ترد من جاوه والصين، عبر موانئ الهند إلى ميناء عدن(3).

- ماء كافور: مادة تستخرج من لحاء شجرة الكافور لها استعمالات عديدة، يرد إلى عدن من الهند(4).

- قسط: (راسن)، منه أنواع عديدة ترد إلى ميناء عد، وما يهمنا هنا القسط الهندي الأسود الغليظ، له استخدامات طبية، ويعاد تصدير كميات منه عبر ميناء عدن إلى مصر(5).

- كبابة: نبات طبي يشبه الفلفل، ومنه نوعان صيني عالي ومليباري أقل منه جودة(6).

ط - سلع متنوعة:

رماح القنا: تستورد أنواع عديدة منها من الهند، تسمى رماح القنا، وبكميات كبيرة؛ إذ إن ضريبته لكل عشرة ألف رمح 12 دينار، وفرضت السلطات في ميناء عدن قانون تشقيق عيدان القناء المعاد تصديره، فضلًا عن احتكار تجارته لخزانة الدولة(7).

---

(1) نور المعارف، 433/ 1 هامش 3225.

(2) نور المعارف، 434/ 1، هامش 3229.

(3) نور المعارف، 441/ 1 - 443.

(4) نور المعارف، 433/ 1، هامش3224.

(5) نور المعارف، 448/ 1، هامش 3327.

(6) ينظر: نور المعارف، 450/ 1.

(7) نور المعارف، 430/ 1، 499.



- شمع: مادة مهمة ترد بكميات من الهند، وكذا تُصنع محليًا في زبيد وتورد إلى عدن[1].

- طباشير: مادة تستورد من الهند وبالذات ميناء سندابور وتوضع في رماح القنا[2].

- عصارة: تستخدم علف للحيوانات، وهي بقايا حبوب السمسم بعد عصرها[3].

- كاغد: يورد إلى ميناء عدن نوعان منه صيني وديبولي من السند[4].

- نوافج فارغة للمسك: وعاء يستخدم لحفظ المسك مصنوع من الجلد[5].

2 - البضائع الصينية:

ما يميز الواردات الصينية إلى ميناء عدن هو ندرتها، وتميزها عن مختلف الواردات الأخرى، فلا تستعمل إلا لعلية القوم أو في الأمور الطبية النادرة، وكان التبادل التجاري عن طريق الاتصال المباشر لتجار اليمن بلاد الصين أو عن طريق التبادل التجاري مع الموانئ الهندية. ولمعرفة حجم التبادل التجاري بين ميناء عدن والموانئ الصينية يمكن النظر فيما قدرت السلطات في ميناء عدن من رسوم على التاجر عبدالعزيز بن منصور الحلبي، الذي أحضر معه بضائع صينية على النحو الآتي: الحرير 300بهار، مسك 400 رطل، فخار صيني جملة كثيرة، أواني شم قدرت بثلاثمائة ألف درهم[6]. وأهم تلك البضائع:

- راوند صيني: من الأعشاب المعمرة الطبية تنبت في بلاد الشام وإفريقية[7]، وتستورد هذا النوع من البضائع كونها أجود أنواع الراوند[8].

---

(1) نور المعارف، 433/ 1، هامش3224.

(2) نور المعارف، 440/ 1، هامش 3270.

(3) نور المعارف، 441/ 1.

(4) نور المعارف، 450/ 1.

(5) نور المعارف، 459/ 1، هامش 3383.

(6) بهجة الزمن، ص231 - 232، الخزرجي: العقود، 290/ 2.

(7) نور المعارف هامش3200.

(8) المظفر، المعتمد، ص181 - 182.



– صندل: ويستورد من الصين ومنه ثلاثة أنواع هي الأبيض، الأصفر، والأحمر[1]، وهناك أنواع عديدة ترد من الهند وسفالة تحديدًا[2].

– الصيني: يطلق على الخزف الصيني، ويسمى فخار الصين[3]. وأشار نور المعارف إلى أنواع عديدة من تلك السلع النادرة، والتي يطلبها البلاط الرسولي خاصة[4]. ومعظمها تنتج وتصدر عبر ميناء الزيتون بالصين، وأهمها: المثارد الزيتوني، المثارد البكار، الباقولي الزيتوني، الأقداح الكبار، والأقداح الوسط، والأقداح الوسط البكار، الأنصاف، الأنصاف البكار، الأنصاف الباقولي الزيتوني، الخوافق، الأرباع الزيتوني، الأرباع الوسط، الأثلاث الزيتوني، الأثلاث البكار، الأثاث الباقولي، سكارج زيتوني، سكارج بكار[5].

– الخرز الصيني: وتقدر الضريبة عليه في الميناء بالألف القضيب[6].

– العود: من السع الثمينة والتي غالبا ما تكون للطبقات العليا في المجتمع، وورد منه نوعان من الصين هما العود الصنفي ويُنسب إلى بلاد الصنف بالصين (الهند الصينية)، وكذا العود سيلى وينسب إلى بلاد سلي (جزر الفلبين حاليا)[7].

– فوفل سلي: هو أيضًا من واردات الصين إلى ميناء عدن[8].

– قرفة سلي: وهي الدار صيني تنبت بالصين والملايو، وتورد من بلاد السلا، وهي كوريا حاليا[9].

---

(1) المظفر، المعتد، ص293 – 294.

(2) ينظر: نور المعارف، 437.

(3) ينظر: نور المعارف، 437.

(4) ينظر: نور المعارف، 437.

(5) ينظر: نور المعارف، 439 – 440، ص463.

(6) ينظر: نور المعارف، ص463.

(7) ينظر: نور المعارف، 442/ 1.

(8) ينظر: نور المعارف، 446/ 1.

(9) ينظر: نور المعارف، 448/ 1.



- كافور: ويجلب من الصين، وهو مادة معروفة[1].
- كاغد: نوع من الورق اشتهرت به الصين في العصور الوسطى[2].
- كبابة: نبات طبي يشبه الفلفل[3].
- محابش سلى: نوع من الملابس تجلب من الصين[4].
- مسك[5]: مادة باهضة الثمن ينتج من ظباء تعيش في التبت والصين، ويستورد من ميناء خانفو[6].

3 - بضائع إندونيسيا:

صدرت موانئ عدد من المواد النادرة، كالعود، الجاوي، والشيلان[7]، ومازالت مشهورة بهذه المنتجات.

ثانيًا: الصادرات:

1 - الصادرات اليمنية عبر ميناء عدن:

أ - **الفوه**[8]: من النباتات التي أدخلت زراعتها إلى اليمن في عصر بني أيوب سنة 615هـ، عندما زرعته في الجبال كان له أثر على المحاصيل الأخرى كالحنطة والشعير؛ لأنه يدر ربحًا سريعًا فزرعه الفلاحون على اختلاف طبقاتهم[9]. ونظرًا لما أحدثته

---

(1) ينظر: نور المعارف، 449/ 1.
(2) ينظر: نور المعارف، 450/ 1.
(3) ينظر: نور المعارف، 450/ 1.
(4) ينظر: نور المعارف، 450/ 1.
(5) ينظر: نور المعارف، 450/ 1.
(6) محمد يوسف السيد، علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقد العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة، مج11، الجزء الأول، مايو1953م، ص28.
(7) ينظر: نور المعارف، 437/ 1، 441.
(8) نبات له عروق وبذور حمر يستخدم لصباغة الجلود والصوف باللون الأحمر، شائف عبده سعيد، الحياة الاقتصادية في اليمن لدى الجغرافيين العرب في العصور الوسطى، مجلة دراسات يمنية، المركز اليمني للدراسات والبحوث اليمنية، صنعاء، العدد (41)، 1990م/ 1410هـ، ص 169.
(9) خليفة، ربيع حامد، مناسج الطراز الخاصة بمدينة صنعاء، مجلة الإكليل، العدد2، السنة السادسة، 1988م، ص49.



زراعة الفوة على المحاصيل الأخرى منع الملك المسعود الناس من زراعة الفوة سنة 624هـ[1]، إلا أنه في عصر الدولة الرسولية أصبح التجارة الرائجة في عدن[2]، وصار من أهم المنتجات اليمنية التي تصدر للخارج - بخاصة الهند - لأنه يدخل في عدد من الصناعات النسيجية وخاصة القطنية منها، فضلًاعن أن قيمته في الهند ضعف قيمته في عدن، وهو ما يدر على التجار من فوائد مضاعفة[3].

ففرضت الدولة على تجارته العشور والضرائب، أبرزها خرص، وعشور، ودلالة، ومنفعة[4]، وفي عدن عليه عشور الوارد، وإذا صُدر أيضًا كان عليها عشور الصادر[5].

وأهم الموانئ في الهند التي تستورد هذا النوع من المواد ميناء كنباية، سومنات، تانة، الجزرات[6].

ب - **الخيل**: أهم الصادرات اليمنية إلى الهند، يقام له موسم سنوي وتقام الحلقة في حقات، بعد أن تستعرض الخيول بالمرور من أمام دار الطويلة[7]. وفي هذا الموسم يقدم تجار الخيل بخيولهم إلى عدن من صنعاء وتعز وغيرها من نواحي اليمن[8].

وخيل اليمن كان يشترى من قبل تجار الهند؛ حيث كان سلاطين الهند، يستخدمون الخيول اليمنية ويسلحونها تسليحًا قويًا في سلاح الفرسان، ويفضلون الخيول اليمنية

(1) المرجع نفسه والصفحة.

(2) أورد الأشرف في ملح الملاحة في معرفة الفلاحة موسمين لزراعته، كي يوافق الموسم في عدن الأول في تشرين الأول ليوافق الموسم الكبير في عدن، والموسم الآخر كانون (ديسمبر - يناير)؛ ليوافق موسم الديماني. دراسة وتحقيق محمد عبد الرحيم جازم، مجلة الإكليل، العدد الأول، السنة الثالثة، 1985م/ 1406هـ، ص 191.

(3) نور المعارف، 182/ 1.

(4) المصدر السابق، 1/ 177.

(5) المصدر السابق، 1/ 180.

(6) نور المعارف، 182/ 1، 496.

(7) شهد السلطان المؤيد موسم الخيل بعدن في شوال سنة 698هـ/ 1298م وأكرم نواخيذ الهند وأمر بإقامة الخلع عليهم (ابن عبد المجيد، بهجة الزمن، ص 199، الخزرجي، العقود، 268/ 1.

(8) نور المعارف، 1/ 504.



على الخيول التي تحضر من هرمز، وقد أهلكت خيول اليمن في الهند لأسباب عديدة أبرزها سوء معاملتها من قبل الساسة الهنود وعدم تكيفها مع المناخ الهندي وذكر ماركو بولو أن ضعف الخيول اليمنية، بسبب أن الهنود اعتادوا إطعام الخيول العربية الأرز المقلي، واللحم المغلي أيضًا، فضلًا عن أنواع الأغذية المطبوخة[1].

ج – فرفران: او الحشيشة، ويبدو أنه من البضائع اليمنية التي تزرع محليًا ويورد عبر قوافل البر؛ إذ يدخل عدن من باب البر أو الباب العزيز، وعند تصديره للخارج يدفع عنه البهار دينار وربع وسدس[2].

د – أشنة جبلي: نباتات خيطية تنمو على الأشجار والصخور[3]، على الرغم من استيراده من العراق والشام وغير ذلك لكن نوع معين منه ينمو في اليمن، ويسمى الأشنة الجبلي يصدر منها وتفرض عليه عشور تصدير ربع وسدس[4]. ويبدو أن السبب في ذلك ازدياد الطلب عليه لأهميته.

هـ – إدم بقري: وهي جلود الأبقار الخام المعدة للتصدير، وعليها عشور نصف، وربع وفلسين[5]، على الرغم من استيراد كميات مختلفة من الجلود لكن هناك طلب على هذا النوع تحديدًا.

و – حديد: نص نور المعارف[6] على نوعيه معينة من الحديد اليمني، وأنواع أخرى، كانت تصدر عبر ميناء عدن، ويبدو أنها مواد خام أولية. جدير بالذكر إلى أن المصدر أشار إلى قانون أشغال الحديد وانواعه، واجرة العمال، وكل ما ارتبط بهذه الحرفة[7].

---

(1) ALSHAMROOK, Nayef, the commerce and trade of the Rasulids in the Yemen 630 – 858 . 1231 – 1453 > state of Kuwai, 1996, p200

(2) نور المعارف، 446 /1.

(3) نور المعارف، 412 /1، هامش3090.

(4) نور المعارف، 413 /1.

(5) نور المعارف، 412 /1.

(6) نور المعارف، 424 /1.

(7) نور المعارف، 290 /1 – 297.



وأهم مناطق إنتاج الحديد في اليمن، باقم ورغافة في صعدة، عدن أبين، ووادعة، ونجران، وبيحان[1].

ز - **حُمر**: ويسمى التمر هندي، وما يصدر من عدن كان ينتج في زبيد، ويؤخذ على كل بهار منه عند التصدير ربع وفلس[2].

ح - **التمر الشحري**: أحد أنواع التمور المشهورة في بلاد العرب التي ذكرها نور المعارف، فضلًا عن التمر الفرضي الأفخر منه، وكذا القيسي، ويعاد تصديره عبر ميناء عدن؛ إذ تفرض عليه ضريبة مقدارها ربع وفلسين لكل بهار[3].

ط - **الصبر**[4]: وورد في نور المعارف أنواع عديدة منه: صبر سُقطري، صبر حضرمي، والصبر الجبلي[5] من أجود أنواع الصبر، صدر للهند، وإلى مصر ومنها إلى أوروبا[6]، والضرائب المفروضة على تصديره من ميناء عدن، قُدرت البهار بدينار وقيراطين وفلس، وفي الصبر الجبلي ربع وسدس[7].

ي - **عُطب**: أحد الصادرات عبر ميناء عدن، وينتج في مختلف مناطق اليمن، إلا أن الكميات التجارية المصدرة تأتي من تهامة وخاصة الكدراء والمنسكية، منه ثلاثة أنواع

---

(1) للمزيد عن مناطق إنتاج الحديد في اليمن ينظر: المندعي، داوود داؤود عبدالهادي، تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس، الجامعة الأردنية، كلية الدراسات العليا، كانون الأول 1997م، ص247 - 249.

(2) نور المعارف، 182/ 1.

(3) نور المعارف، 1416.

(4) الصبر: هو أشجار لها ورق كورق الإشقيل، وتجعله رطوبته يلصق باليد، وله مذاق مر، ورائحة قوية، وعصارته على نوعين، فمنها الرملي ومنها الكبدي، والجيد منه ما كان لازوقًا ليس فيه حجارة، وله بريق إلى الحمرة، وأردءه الأسود، ويدخل الصبر في تركيب بعض العقاقير الطبية، وعلاج بعض الأمراض. انظر، الملك المظفر، المعتمد، 223/ 1.

(5) نور المعارف، 438/ 1، 472، 485.

(6) هايد، ح، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة: أحمد رضا محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994م، 61/ 4 - 62.

(7) نور المعارف، 438/ 1، 472، 485.



الهش والصربي والصيفته والأخير اجودهم[1]، وما يصدر منه العطب المحلوج وكذا المبرعم، وعليه عشور ربع وثمن للمحلوج وربع وسدس للمبرعم[2]. يصدر إلى مصر وشرق إفريقية[3].

ك - المُر: أو الصمغ العربي، تنتجه بلاد العرب وسقطرى، يصدر من ميناء عدن إلى الهند ومصر[4].

ل - هُرد: ويعرف بالكركم، وهو من الأصباغ، وما يصدر منه من ميناء عدن يأتي من زبيد، وتبلغ ضريبة تصديره ربع وسدس[5].

2 - الصادرات المعاد تصديرها عبر ميناء عدن:

قام ميناء عدن بدور الوسيط التجاري بين أوروبا وشرق أسيا، فإلى جانب دور مصر وسيط تجاري للبضائع الاوروبية كانت اليمن وعدن تحديدًا وسيطًا تجاريًا لتجارة الشرق، وبخاصة الصين والهند، وعرف هذا النوع من النشاط التجاري اليوم بالترانزيت أو تجارة المرور، ونلحظ ذلك من حجم السلع المعاد تصديرها عبر ميناء عدن.

أ - المعادن: أعاد ميناء عدن تصدير الكثير من واردات مصر وأبرزها:

معدن الحديد، وهو على نوعين حديد محلي، وحديد أوروبي مستورد عبر تجار مصر، ويبدو أن ما يرد عبر مصر ويعاد تصديره إلى الهند ليدخل في كثير من صناعاتها الحديدية، حديد السعد والفولاذ[6].

- الذهب: من المواد المعاد تصديرها والتي يتهافت عليها تجار الهند، وجهة قدومها من مصر، وسعر الأوقية الذهب بعشرة أواق فضة ونصف إلى أحدى عشر، ويتهافت عليه تجار الهند، وتنخفض أسعاره في غياب تجار الهند[7].

---

(1) نور المعارف، 321/ 1 - 322.

(2) نور المعارف، 443/ 1.

(3) هايد، تاريخ التجارة، 164/ 4.

(4) نور المعارف، 454/ 1، 478، 485.

(5) نور المعارف، 460/ 1.

(6) نور المعارف، 465/ 1، 478.

(7) نور المعارف، 366/ 1.



- الزجاج: نوع من الزجاج القادم من أوروبا واطلق عليه نور المعارف الزجاج المصري، ونوع منه مذهب تحظر السلطات في ميناء عدن تداوله، وتستخدمه كهدايا للملوك والسلاطين(1).

- سنباذ: معدن شديد الصلابة، يورد من أحد جزر بأقصى الصين(2).

- مرجان: من البضائع التي يعاد تصديها عبر ميناء عدن، وهو أنواع عديدة، منها مرجان جيد ومرجان وسط، ومرجان مقارب، ومصدره مصر، فضلًا عن المرجان الكركي من جزيرة دهلك، أو ميناء عثر بتهامة(3).

- النحاس: أو يسمى الصفر، ومنه نوعان تستورد من مصر ويعاد تصديرها عبر ميناء عدن هما: الصفر الفخر والصفر البيروه(4).

ب - مواد خام:

أدم: وهي جلود الحيوانات وتحديدًا البقر، فضلًا عن ما يصدر من الجلود المحلية، هناك نوعان من الجلود التي يعاد تصديرها عبر ميناء عدن، هي الجلود الثقيلة والخفيفة(5). ومن المعادن الأخرى التي تصدر عبر ميناء عدن الرصاص والكبريت والكحل، والزرنيخ والزئبق، وجميعها تدخل في الصناعات المختلفة(6).

فضلًا عن مواد أخرى تدخل في التصنيع ويعاد تصديرها من ميناء عدن كالعاج، ويبدو أن إعادة تصديره للهند وغيرها؛ بسبب جودته والحاجة إليه، والعطب بنوعيه المحلوج المعدَّ للتصنيع والمبرعم، والغزل والكتان(7).

---

(1) نور المعارف، 431/ 1، 480، 498.

(2) نور المعارف، 433/ 1، هامش 3224.

(3) نور المعارف، 454/ 1.

(4) نور المعارف، 478/ 1.

(5) نور المعارف، 412/ 1، 478.

(6) نور المعارف، 431/ 1 - 432، 478، 480، 485.

(7) نور المعارف، 478/ 1.



ج - بهارات:

- زنجبيل: نبات من التوابل منه أنواع عديدة يابس وأخضر، ومناطق استيراده من الهند ويعاد تصديره إلى مصر وإفريقية وبقية الأقاليم المجاورة[1].

- سُنبل: نبات عطري يصل عدن من الهند، ويعاد تصديره عبر مينائها إلى مصر، ومنها إلى أوروبا وهناك أنواع أخرى منه تورد إلى عدن منها الرومي والجبلي[2].

- فاغرة: نبات عطري له استخدامات طبية، من البضائع القادمة من الهند ويعاد[3]. تصديرها إلى مصر وأوروبا[4].

- فوفل سلي: نبان يشبه شجر النخيل، ثمرته تورد من الهند ومقديشو، إلا أن ما ورد هنا يرد من الصين وتحديدًا بلاد السلي (كوريا) وهو من البضائع التي يعاد تصديرها إلى أوروبا عبر مصر[5].

- كمون: أحد أنواع البهارات، يرد من الهند ونوع آخر منه يرد ميناء الشحر ويعاد تبادلها مع مصر وأوربا عبر ميناء عدن[6].

د - مواد عطرية وطبية:

- أبنوس: من الأخشاب العطرية، له استخدامات طبية يعاد تصديره عبر ميناء عدن إلى مصر ومنها إلى أوروبا[7].

- اشنة: نبات طبي ينمو على الأشجار والأحجار، وما يصدر منه عبر ميناء عدن، يورد من العراق، وكذا نوع محلي (جبلي)[8].

---

(1) نور المعارف، 478/ 1.

(2) نور المعارف، 431/ 1، 433، هامش3225.

(3) نور المعارف، 431/ 1، 433.

(4) نور المعارف، 433/ 1.

(5) نور المعارف، 447/ 1.

(6) نور المعارف، 451/ 1.

(7) نور المعارف، 411/ 1، 485.

(8) نور المعارف، 412/ 1 - 413، 478.



– أظفار مدورة: تستخدم كمواد عطرية بعد أن تخلط مع العود والأفاوية وتعطر بها الملابس[1].

– تربد: من المواد الطبية التي تورد إلى ميناء عدن ومصدرها أواسط أسيا وتحديدًا خراسان، ويعاد تصديرها من ميناء عدن إلى مصر ومنها إلى اوروبا[2].

– ثمرة: تورد إلى عدن عبر كيس ومكة، لها استخدامات طبية، كما يستخرج منها عطر ماء الورد[3].

– روسبا: لبان مبطي يستخرج طبيعيًا من الشجرة وينتج في الشحر وعُمان ويصدر عبر ميناء عدن للخارج[4].

– عفص: نبات طبي له استخدامات متعددة، يصدر عبر ميناء عدن كتجارة مارة من كيس، وهرمز، ومكة ومصر[5].

– فرفران: أو الخشخاش، منه نوعان رطب شمعي وصلب، ومنه أيضًا ما يزرع محليًا ويصدر إلى الهند وشرق أسيا[6].

– قسط: أحد مواد الطب والتداوي منذ القدم، وورد منه في نور المعارف القسط الهندي والقسط الحبشي، والقسط المقدسي[7]، وهي من المواد المعاد تصديرها من ميناء عدن.

– قشر المحلب: من المواد التي تستخدم في الطيب والعطور، ويصل عدن من كيس ومكة ويعاد تصديره إلى مصر ومنها إلى بقية الأقطار[8].

(1) نور المعارف، 413/ 1، 478.

(2) نور المعارف، 433/ 1، هامش 3225.

(3) نور المعارف، 417/ 1 هامش 3092، 478 – 479.

(4) نور المعارف، 430/ 1.

(5) نور المعارف، 443/ 1، 448.

(6) نور المعارف، 446/ 1، 478.

(7) نور المعارف، 448/ 1، 449، 470، 522.

(8) نور المعارف، 449/ 1، 453.



– كبابة: نبات من الفصيلة الفلفلية، تستخدم في الطب والعقاقير الطبية، ويصدر عبر ميناء عدن إلى مصر وغيرها الكبابة الصيني والمليباري[1].

– كحل مغربي: من مواد التجميل والزينة ويصل من المغرب العربي ويعيد ميناء عدن تصديره للهند والصين[2].

– اللاك: مادة صمغية تشبه الحشيشة، وعلى الرغم من إنتاجه المحلي بالشحر وحضرموت إلا أنه يرد من كاليقوط ومليبار في الهند، وكذا من الهند الصينية، وعندما يصدر من ميناء عدن يدخل ضمن بضائع المقاسمات؛ حيث يأخذ منه الربع[3].

– لاذن: نبات عطري له استخدامات طبية، يعاد تصديره عبر ميناء عدن بعد أن يصلها من كيس وفارس ومصر[4].

– مايعة: وهي على نوعين مائعة سائلة ويابسة، وهي من البضائع المعاد تبادلها بين ميناء عدن ومصر ربما للحاجة إليها[5].

هـ – مواد غذائية:

– رز: مادة غذائية مازالت غداء رئيسي، ويورد من الهند ويعاد تصديره عبر ميناء عدن، ووردت أشارات لاستخدامه في المطابخ السلطانية ضمن الحوائج خاناه[6].

– تمر: وما يصدر منه عبر ميناء عدن التمر الشحري والقيسي، بسبب جودته[7].

---

(1) نور المعارف، 450/ 1.
(2) نور المعارف، 448/ 1، 449، 470، 522.
(3) نور المعارف، 451/ 1، 485.
(4) نور المعارف، 451/ 1، 480.
(5) نور المعارف، 478/ 1، 481، 485.
(6) نور المعارف، 429/ 1، 551، 557.
(7) نور المعارف، 416/ 1.



المبحث الرابع:حجم التبادل التجاري:

نستطيع معرفة حجم التبادل التجاري في ميناء عدن خلال مدة الدراسة، من خلال معرفة العائد المالي السنوي للدولة، وكذا عدد الأصناف الواردة والصادرة عبر الميناء سنويًا، وهناك عدد من النصوص نستشف منها مقدار حجم العائدات المالية للدولة، على النحو الآتي:

1 - حجم الموارد المالية:

لا يوجد أي نص يضاهي ما بلغه حجم التبادل التجاري لميناء عدن سوى ما أورده ابن المجاور حول حجم التبادل التجاري لميناء عدن خلال القرن السابع، ومقدار ما تدره على خزانة الدولة الأيوبية من أموال سنوية، قدرت بأربع خزائن في العام، وهي: خزانة قدوم المراكب من الهند، خزانة دخول الفوة إلى عدن، وخزانة خروج الخيل من عدن إلى الهند، وخزانة سفر المراكب غلى الهند ومقدار كل خزانة 150 ألف دينار تزيد وتنقص أحيانًا[1]. وهذا يعني أن حجم التبادل التجاري مع تلك الأقطار يصل سنويًا إلى 600 ألف دينار تقريبًا.

ولم يختلف هذا الرقم في مطلع القرن السابع الهجري عنه في منتصفه، ففي العصر الرسولي بلغ حجم عائدات التبادل التجاري لميناء عدنفي صفر سنة 647هـ 500 ألف دينار، ويتضح ذلك من المبالغ الطائلة التي فرضت على البضائع الواصلة إلى ميناء عدن والصادرة منه، ويمكن تأكيد ذلك بالرجوع إلى كتاب "نور المعارف في نظم وقوانين العصر المظفري الوارف".

هذه الأرقام لحجم التبادل التجاري بين ميناء عدن والموانئ المختلفة، قدرت في أواخر القرن السابع وبدايات القرن الثامن الهجري - أوائل حكم السلطان المؤيد (696 - 721هـ)[2] - 408.222 ألف دينار، وهي مجموع الصادرات والواردات من

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص144 - 145.

(2) مجهول، ارتفاع الدولة المؤيدية، مقدمة المحقق (ط).



ميناء عدن[1]. فمجموع الضرائب على الواردات من الهند سنويًّا بلغت 216.588ألف دينار، فيما بلغت الضرائب على الصادرات 44.418ألف دينار[2]، وبذلك يبلغ حجم التبادل التجاري مع الهند، في الصادر والوارد 261.006ألف دينار.

2 - كمية الأصناف:

من ناحية أخرى يمكن معرفة حجم التبادل التجاري بين ميناء عدن بحسب الأصناف الواردة والصادرة من وإلى ميناء عدن وبنظرة على تلك الأصناف الصادرة بحسب ما أوردته وثائق الجنيزة في القرن السادس الهجري[3]على النحو الآتي:

نوع البضاعة	العدد
النسيج والملابس	36 صنفًا
أواني وحلي فضية ونحاسية وزجاجية وغيرها	23
أدوات منزلية (سجاد، مواد وادوات طهي)	7
كيمياويات، مواد طبية، صابون، ورق كتب	19
معادن ومواد لازمة لصناعة النحاس	7
مرجان	1
مواد غذائية مثل: الجبن، السكر، زيت زيتون	10
الإجمالي	103

(1) المصدر السابق، ص118.

(2) المصدر السابق، 118 - 120.

(3) SD. goitein: Studies in Islamic History and Institution, Leiden,1986.p340 - 341.



في حين نجد أن قائمة الواردات أقل من حجم الصادرات بكثير[1]:

نوع البضاعة	العدد
التوابل والبهارات والأصباغ والحشائش الطبية	36 صنفًا
الحديد والصلب	6
أواني نحاسية	12
الحرير الهندي ومنسوجات تصنع أساسا من القطن	8
الزمرد والياقوت والخرز والصدف	4
الأحذية ومصنوعات جلدية	2
البورسلين الصيني والأواني الحجرية اليمنية والعاج الأفريقي	3
الفواكه الأستوائية كجوز الهند	5
ألواح خشبية	1
الإجمالي	77

ونستطيع القول أن ميناء عدن في القرن السابع الهجري شهد حركة تبادل تجاري ضخمة في السلع المتبادلة والبضائع مع الموانئ المختلفة، في الصين والهند ومصر وشرق إفريقية وموانئ الجزيرة العربية. وبتتبع حجم الواردات لميناء عدن في القانون الضريبي لميناء عدن والمرتبة بحسب الحروف الهجائية ومقارنته بعدد من النصوص والوثائق في كتاب نور المعارف، فقد بلغ حجم التبادل التجاري مع الموانئ

(1) SD. goitein: Studies in Islamic History and Institution, Leiden,1986.p340.



الهندية المختلفة 74 صنفًا من مجموع 159 صنفًا[1]، من الأصناف العامة من دون الخوض في الأصناف كلًا على حدة لكل صنف، وبذلك تكون نسبة واردات ميناء عدن بلغت 46.5% من مجموع البضائع الواردة لميناء عدن من الموانئ المختلفة والبالغة53.5%. كما نلاحظ ارتفاع حجم الاستيراد في القرن السابع الهجري عنه في القرن السادس الهجري.

فيما بلغت حجم الصادرات بين ميناء عدن وبقية الموانئ الأخرى بحسب القانون الضريبي44 صنفًا منها13 صنفًا محليًا - يمنية -، وبذلك يكون حجم التصدير المحلي مع مختلف الموانئ 29.55%.ويعيد ميناء عدن تصدير 31 صنفًا[2] من إجمالي البضائع الواردة إلى ميناء عدن من موانئ مصر والبالغة 64 صنفًا،[3] أي بما نسبته 48.43% من إجمالي واردات ميناء عدن من الموانئ المصرية عبر تجار الكارم، فيما يعُرف اليوم بتجارة المرور. كما نلاحظ أيضًا انخفاض في حجم الصادرات خلال هذه المدة عنها في القرن السابع الهجري.

الخلاصة:

يُعد ميناء عدن خلال القرن السابع، أحد أنشط الموانئ في جنوب بلاد العرب، وارتبط بعلاقات تجارية واسعة، مع مختلف موانئ العالم شرقًا وغربًا، فكان وسيطًا تجاريًا ناجحًا في عمليات التبادل التجاري، أو ما يعرف اليوم بتجارة الترانزيت (المرور)، والدراسة سلطت الضوء على جوانب متعددة لذلك النشاط التجاري وخرج بالخلاصة الاتية:

- حفظ كتاب نور المعارف العديد من الوثائق التجارية عن ميناء عدن ونشاطه التجاري والعمليات التجارية والأنشطة الصناعية التي تتم فيه، فضلًا عن النظم الإدارية والمالية والجمركية للميناء، وهو ما أسهم بشكل جلي في إيضاح الكثير من جوانب

---

(1) ينظر: نور المعارف، 409/ 1 - 460.

(2) نور المعارف، 478/ 1.

(3) نور المعارف، 479484/ 1.

اللبس في حجم التبادل والنشاط التجاري لميناء عدن خلال العصر الرسولي المبكر.

– ارتبط ميناء عدن في العصر الإسلامي بشريان مائي تجاري وطرق بحرية ذات مواعيد ومواسم دائمة ومحددة المعالم الفلكية للربابنة والنواخيذ، فكان ميناء عدن حلقة مهمة ضمن سلسلة حلقات متصلة للموانئ العالمية من الصين شرقًا مرورًا بالهند وعُمان وجدة، وحتى موانئ مصر غربًا.

– شهدت موانئ الهند والصين وشرق أسيا تبادل نشط للبضائع التجارية الرئيسية والثانوية واضحة المعالم، وبوجه أخص ومباشر لميناء عدن والسلطات الحاكمة والسلطات الحاكمة والمشرفة على موانئ الهند واهمها موانئ الجزرات والمليبار والمعبر، فكانت السلطات تنعم عليهم برواتب وهدايا سنوية فضلًا عن الهدايا والخلع التي تقدمها للربابنة، والنواخيذ في أثناء المواسم التجارية سنويًّا.

– تبادل ميناء عدن مختلف البضائع مع الموانئ التجارية الصينية والهندية (استيراد وتصدير) وقد حدد البحث أهم الصادرات اليمنية عبر ميناء عدن وكذا بضائع تجارة المرور (الترانزيت) المارة بعدن فضلًا عن البضائع الواردة للميناء؛ لتغطية السوق المحلية وكذا البضائع الخام؛ لإعادة تصنيعها في المصانع والورش في عدن وزبيد وتعز والمدن اليمنية المختلفة.

– بلغت السلع المستوردة من الهند 159 صنفًا، فضلًا عن أن كل صنف به عدد آخر من الأصناف الفرعية، وبذلك شكلت واردات ميناء عدن من الموانئ الهندية46.5%، وبلغت صادرات ميناء عدن29.5%، فيما بلغت نسبة إعادة البضائع المصدرة عبر ميناء عدن48.43%، ألا وهي نسبة كبيرة تعكس مدى حجم التبادل التجاري النشط بين ميناء عدن والموانئ الأخرى قيد الدراسة.

– الحق أن سياسات الدول ورعايتها واهتمامها بميناء عدن عبر التاريخ هو المفتاح الحقيقي للاستقرار والنمو والاقتصادي للمنطقة، وعليه ندعو الجهات ذات العلاقة إلى تعزيز الاهتمام بميناء عدن واقامة علاقات اقتصادية حقيقية؛ بما يمكنه العودة بالرخاء والنماء لسكان مدينة عدن واقليمها الوظيفي.



المصادر والمراجع:

1. الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن عبدالله، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، د.ت.
2. الأشرف، يوسف بن عمر، ملح الملاحة في معرفة الفلاحة، دراسة وتحقيق محمد عبد الرحيم جازم، مجلة الإكليل، العدد الأول، السنة الثالثة، 1985م/ 1406هـ.
3. أشرف حامد عبدالرؤوف محمد، الألقاب والوظائف في شبه القارة الهندية (602 – 932هـ/ 1206 – 1536م) دراسة حضارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الأزهر، القاهرة،....،
4. الأفضل، العباس بن علي، العطايا السنية والمواهب الهنية في المناقب اليمنية، دراسة وتح: عبد الواحد عبد الله الخامري، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، 2001 م.
5. أنور عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحر عند العرب، سلسلة مجلة عالم المعرفة (13)، الكويت، يناير 1979م.
6. بامخرمة، أبو محمد الطيب بن عبد الله بن أحمد، تاريخ ثغر عدن، تح: اوسكر لوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، ومنشورات مكتبة المدينة، صنعاء، 1407هـ/ 1986م.
7. البحراوي، محمد عبد اللطيف، فتح العثمانيون عدن وانتقال التوازن من البر إلى البحر، دار التراث، القاهرة، 1399هـ/ 1979م.
8. ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفو الانظار وغرائب الأمصار، تصحيح: محمد عبد المنعم العريان، ومصطفى القصاص، دار إحياء العلوم، بيروت، 1407هـ/ 1987م.
9. الجوارنه، أحمد محمد، الهند في ظل السيادة الإسلامية (دراسة تاريخية)، مؤسسة حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، د.ت.
10. جوتاين، س. د، تقريران لشاهدي عيان حول حملة ملك كيش (قيس) ضد عدن، ترجمة: صلاح سليم علي، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات البصرة، مج21، ع2، 1989م.
11. جيان، جياو، تاريخ الصين، دار بناء الصين للنشر، 1987م.
12. ابن حاتم، بدر الدين محمد بن حاتم اليامي الهمداني، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تح: ركس سمث، لندن، 1973م.



13. ابن الحاسب اليمني، جمال الدين محمد بن علي الحاسب المصري، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تح: عبد الله محمد الحبشي، مط: الكاتب العربي، دمشق، 1405هـ / 1984م.

14. حسين مؤنس، ابن بطوطة ورحلاته تحقيق ودراسة وتحليل، دار المعارف، القاهرة، 2003م.

15. الحسيني، الشريف الحسن بن علي، ملخص الفطن والألباب ومصباح الهدى للكتاب، مخطوط مصور، مكتبة الإمبروزايانا ميلانو، رقم H 130.

16. الحموي، شهاب الدين أبي عبدالله ياقوت، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1957م.

17. ابن خرداذبة، أبو القاسم عبدالله بن عبدالله، المسالك والممالك، ط1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1998م.

18. الخزرجي، علي بن الحسن، العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، عني بتصحيحه: محمد بسيوني عسل، مط: الهلال، القاهرة، 1239هـ/ 1911م.

19. خلاف، محمود مرعي، التاريخ السياسي والإداري للمسلمين في الهند (602 – 816هـ/ 1202 – 1414م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2019م.

20. خليفة، ربيع حامد، مناسج الطراز الخاصة بمدينة صنعاء، مجلة الإكليل، العدد2، السنة السادسة، 1988م.

21. ابن الديبع، وجيه الدين أبو الضياء عبد الرحمن بن علي، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تح: محمد بن علي الأكوع، مط: السعادة، القاهرة، 1977م.

22. الدوري، عبدالعزيز عبدالكريم، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، 1948م.

23. الساداتي، أحمد محمود، تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم، مكتبة الآداب، د.ت.

24. سارجنت، ر. ب، عدن واشحر في العصر الإسلامي، في كتاب دراسات في تاريخ اليمن الإسلامي، سلسلة الدراسات المترجمه (5) المركز الأمريكي للدراسات اليمنية صنعاء، تر: نهى صادق، 2002م.

25. السروري، محمد عبده، دور ميناء عدن في النشاط التجاري البحري بين الصين ومصر في القرن الرابع الهجري/ التاسع الميلادي، المؤتمر الدولي الرابع العلاقات العربية الصينية "التاريخ والحضارة" جامعة قناة السويس، الإسماعيلية، مصر، 13 – 13مارس 2012م.



26. نفسه: عوامل ازدهار النشاط التجاري بين مدن بحر القلزم في العصر الإسلامي من القرن الثالث إلى القرن السابع الهجري، مجلة الإكليل، العدد 27، خريف 2002م.

27. آل سنة، خيرية بنت محمد علي، السلطان علاء الدين الخلجي (695 – 716هـ/ 1296 – 1316م)، مجلة العلوم العربية والإنسانية، جامعة القصيم، مج9، ع2، يناير2016م، الصفحات (836 – 882).

28. سيد رضوان علي، تحديد مدن الهند الواردة في كتاب فتوح البلدان للبلاذري، مجلة العصور، دار المريخ للنشر، لندن، 1987م.

29. السيرافي، أبو زيد الحسن، أخبار الصين والهند، طبعة باريس، 11845م.

30. شائف عبده سعيد، الحياة الاقتصادية في اليمن لدى الجغرافيين العرب في العصور الوسطى، مجلة دراسات يمنية، المركز اليمني للدراسات والبحوث اليمنية، صناء، العدد (41)، 1990م/ 1410هـ.

شهاب، حسن صالح:

31. البحار اليمني سليمان بن أحمد المهري مرشد الملاحة العربية في المحيط الهندي، مركز الشرعبي للطباعة والنشر، صنعاء، 2000م.

32. نفسه: الملاحة الفلكية عند العرب، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، 2001م.

33. نفسه: أسطورة هيبالوس والملاحة في المحيط الهندي، رسائل جغرافية، رسالة رقم (104)، كلية العلوم الاجتماعية جامعة الكويت، أغسطس/ ذو الحجة 1987م.

34. نفسه: طرق التجارة البحرية القديمة بين عدن والهند، الندوة العلمية الأولى عدن ثغر اليمن – الماضي، الحاضر، المستقبل، جامعة عدن، 15 – 17 مايو1999م.

35. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 – 904هـ/ 661 – 1498م)، سلسلة كتب عالم المعرفة 151، 1990م.

36. الصالح، محمد أمين، بنو معن ثم آل زريع في عدن، مجلة المؤرخ العربي، ع 15، بغداد، 1980م.

37. الصياد، فؤاد عبدالمعطي، المغول في التاريخ، دار النهضة العربية، بيروت، 1980م.

38. الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1950م.



39. طارق فتحي سلطان، العلاقات التجارية بين العرب والصين في العصور الوسطى، مجلة جامعة الموصل كلية الآداب، ع13، 1981م.

العاني، عبدالرحمن:

40. عُمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، ط1، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2001م.

41. عدن في كتابات الجغرافيين المسلمين، مجلة سبأ، أقسام التاريخ والآثار/ جامعة عدن، العدد (18 – 20)، جماد الآخرة 1434هـ/ أبريل 2013م.

42. العريني، سيد الباز، المغول، دار النهضة العربية، بيروت، 1986م.

43. العبد، عفاف مسعد، دراسات في تاريخ الشرق الأقصى، دار المعرفة الجامعية للدراسات والنشر، الإسكندرية، د.ت.

44. ابن عبدالمجيد، تاج الدين عبدالباقي، بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تح: عبد الله الحبشي ومحمد السنباني، ط 2، دار الحكمة اليمانية، صنعاء، 1988م.

45. العسكري، سليمان، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، دار المعارف، القاهرة، 1979م.

46. علي محمد فريد مفتاح، موانئ الساحل العماني ودورها في ازدهار حركة التبادل التجاري بين عُمان وبلاد الهند في العصر الإسلامي، دار الوفاق للنشر والتوزيع، الرياض، 1440هـ/ 2019م.

47. العمري، حسين، مطهر الأرياني، يوسف محمد عبد الله، في صفة بلاد اليمن عبر العصور، مركز الدراسات اليمنية، صنعاء، ودار العودة بيروت، د.ت.

48. الفيروز آبادي، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب، القاموس المحيط، تح: مكتب تحقيق التراثفي مؤسسة الرسالة بإشراف محمد نعيم العرقسوسي، ط8، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1426هـ/ 2005م.

49. الفيفي، محمد بن يحيى، الدولة الرسولية في اليمن، دراسة في أوضاعها السياسية والحضارية (803 هـ – 827هـ/ 1400م – 1424م)، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1425هـ/ 2005م.



50. القلقشندي، أحمد بن علي، صبح الأعشى في صناعة الأنشاء، تح: نبيل خالد الخطيب، دار الكتب العلمية، بيروت، د. ت.

51. ماكران مهتا، وشيرين مهتا، تجار كجرات والتجار العرب بعض الملاحظات المبنية على المصادر من 942م - 1500م، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية، البحرين، مجلة الوثيقة، مج11،ع23، يوليو 1993م.

52. ماركوبولو، رحلات ماركو بولو، تر: عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1996م.

53. مجهول، ارتفاع الدولة المؤيدية: (جباية بلاد اليمن في عهد السلطان المؤيد داؤود بن يوسف الرسولي)، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم والاجتماعية، بصنعاء والمعهد الألماني للآثار، صنعاء، 2008م.

54. مجهول، نور المعارف في نظم وقوانين وأعراف اليمن في العهد المظفري الوارف، ج1، تح: محمد عبد الرحيم جازم، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2003م.

55. ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى (تاريخ المستبصر)،تح: أوسكرلوفجرين، ط2، دار التنوير للطباعة والنشر، بيروت، 1407هـ/ 1986م.

56. محمد فوزر جمال محمد، السلطانة رضية أول امرأة تحكم الهند (633 - 637هـ/ 1236 - 1240م)، أبحاث مؤتمر دور المرأة عبر العصور، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2002م.

57. محمد يوسف السيد، علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقد العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة، مج11، الجزء الأول، مايو1953م.

58. محيرز، عبدالله أحمد، صيرة: أبحاث متعمقة عن بعض معالم عدن ومرافقها الاقتصادية والعسكرية، ط2، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، 1999م.

59. محمود عبدالعظيم عبدالعال، الدولة الهبارية في بلاد السند (240 - 416هـ/ 855 - 1025م)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بني سويف، 2014م.

60. المظفر، الملك يوسف بن عمر بن علي، المعتمد في الأدوية المفردة، تصحيح: مصطفى السقا، دار المعرفة، بيروت، 1402هـ/ 1982م.



61. المغربي، أميرة عمر، انتشار الإسلام وأثره الحضاري في الهند (366 - 689هـ/ 696 - 1290م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بنغازي، 2013 - 2014م.

62. المقدسي، أبو عبد الله محمد بن أحمد، أحسن التقاسم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م/ 1311هـ.

محمد سيد كامل محمد:

63. النظم الإدارية في الهند في عصر دولة المماليك الأتراك (602 - 689هـ/ 1206 - 1290م) المؤتمر الدولي الخامس بعنوان العرب والترك عبر العصور، جامعة قناة السويس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، الإسماعيلية، 2013م، الصفحات (552 - 574).

64. نفسه: الجيش الهندي في عصر الأسرة الخلجية (689 - 720هـ/ 1290 - 1320م)، مجلة المؤرخ المصري، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ع (38)، 2011م.

65. محمد نصر عبدالرحمن، العلاقات بين سلاطين دهلي والخلافة العباسية، دراسة في الفكر السياسي لسلاطين دهلي (602 - 816هـ/ 1205 - 1414م)، المجلة التاريخية المصرية، مج47، لسنة 2010/ 2011م.

66. المندعي، داوود داؤود عبدالهادي، تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع إلى القرن السادس، الجامعة الأردنية، كلية الدراسات العليا، كانون الأول 1997م.

67. نعمة علي مرسي، جيش الهند في العصر المملوكي (من 606 - 689هـ/ 1206 - 1290م)، مجلة الدراسات العربية، كلية العلوم، جامعة المنيا، ع5، 2000م، الصفحات (152 - 211).

68. الكامل، محمد أحمد، معالم ومظاهر حركة النشاط التجاري في عدن خلال عهد السلطان المظفر الرسولي (عرض تاريخي في ضوء سجل: "نور المعارف"، الندوة العلمية عدن بوابة اليمن الحضارية 18 - 19 يناير 2011م.

69. وفاء محمود عبد الحليم، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للبنغال منذ الفتح الإسلامي حتى الغزو المغولي (601هـ/ 1204م.982هـ/ 1574م)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 2012م.

70. وفاء محمود عبدالحليم، التاريخ السياسي والثقافي لسلطنة الكجرات بالهند، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة القاهرة، 2007م.



71. هايد، ح، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة: أحمد رضا محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994م.

72. هوخام، هيلدا، تاريخ الصين منذ ما قبل التاريخ حتى القرن العشرين، المجلس الأعلى للثقافة، المشروع القومي للترجمة، القاهرة، 2002م.

73. اليعقوبي، أحمد بن وهب بن واضح، تاريخ اليعقوبي، دار صادر، بيروت، 1960م.

74. ALSHAMROOK, Nayef, the commerce and trade of the Rasulids in the Yemen 630 – 858 1231 – 1453 > state of Kuwai, 1996.

75. SD. goitein: Studies in Islamic History and Institution, Leiden,1986. p340 – 341.



ميناء عدن التاريخي بين عوامل النهوض ومراحل التدهور من القرن السابع إلى التاسع الهجري الثالث عشر إلى الخامس عشر الميلادي



د. طه حسين عوض هُديل
أستاذ التاريخ الإسلامي وحضارته
جامعة عدن

المقدمة:

كما هو معروف لدينا تاريخيًّا أن ميناء عدن من الموانئ التي كسبت صفة العالمية في بعض الحقب الزمنية الغابرة، وبلغت درجة نشاطه خلال بعض المراحل من العصر الإسلامي إلى مستوى أن يصبح نقطة ارتكاز بالنسبة للتجارة العالمية التي من الصعب تصريفها دون المرور عبر هذا الميناء المهم، ونتيجة لأهميته الدولية؛ وجهت إليه أنظار التجار والدول الكبرى، فكانت تصله سفنهم التجارية بشكل يومي أو أسبوعي، لتفريغ وشحن العديد من السلع ذات الأهمية في حياة الناس الاجتماعية والاقتصادية وغيرها، لاسيما من دول الثقل التجاري في جنوب شرق آسيا والهند والسند وشرق أفريقيا والموانئ العراقية والعُمانية والمصرية والأفريقية الشهيرة، لهذا كسب هذا الميناء صفة العالمية التي كانت سببًا في بروز المدينة التاريخية عدن، وإنعاش محيطها التاريخي عامة، وما تعداه إلى عموم اليمن والجزيرة العربية التي كان ميناء عدن بمثابة منفذ رئيس لها ولتجارها وتجارتهم الرائجة في ذلك الوقت.

وأمام كل ذلك؛ قد يتبادر إلى ذهن أي قارئ مهتم بنشاط ميناء عدن التاريخي سؤال مهم جدًّا يحتاج إلى دراسة جادة، وتحليل منطقي ومعقول، وهو كيف وصل ميناء



عدن لدرجة العالمية خلال بعض الحقب الزمنية من التاريخ الإسلامي، وهل ارتبط هذا الأمر بالموقع الاستراتيجي الذي وهبته الطبيعة للميناء، وسمعة المدينة العالمية، أو سياسة الدولة الحاكمة لليمن وعدن في ذلك الوقت، أو نوعية الخدمات التي كان يقدمها هذا الميناء والجهات الإدارية العاملة فيه، أو التسهيلات التي حظي بها التجار الأجانب القادمون من مختلف بلاد العالم والتجار المحليون من قبل الحكام والولاة، أو الأنظمة والقوانين والأعراف التي سُنّت من قبل الدولة والولاة؛ لتنظيم العمل في هذا الميناء، للحفاظ على حقوق الدولة والتجار المحليين والوافدين، أو نوعية البضائع التي كانت تصله، وكانت سببًا في تحويل المدينة إلى سوق تجارية عالمية تسافر إليها آمال التجار وطموحاتهم الطامعة في الكسب المادي والمعنوي، لنوعية تلك البضائع المطلوبة عالميًّا، أو نتيجة لتنوع دور الميناء والخدمات التي كان يقدمها كموقع لتصريف البضائع، وتصدير السلع المطلوبة عبره، وطريق للمسافرين، ومحطة مركزية مهمة للحجاج والمعتمرين من مختلف دول العالم الإسلامي.

وفي الوقت نفسه، يظهر أمامنا سؤال آخر في الاتجاه المعاكس عن العوامل التي كانت سببًا في انحسار دور الميناء خلال بعض الحقب الزمنية، والتدهور والانهيار الذي ناله لأسباب قد يكون منها، ضعف الدولة وانهيارها خلال حكم بعض السلاطين، أو سوء الإدارة للميناء، وسياسة التعامل مع كبار التجار، وزيادة النسبة الضريبية على السلع الأساسية التي كانت أساس انتعاش السوق المحلية والدولية، أو الصراعات الداخلية والخلافات السياسية التي أثَّرت سلبًا في حركة الميناء والسوق، وتجنُّب العديد من التجار النزول بسفنهم فيه، أو السفر عبره، مع ما شهدته السواحل اليمنية من انتشار مشبوه لحركة القرصنة البحرية القادمة جذورها من السواحل الشرقية الأفريقية أو من الهند، وانتشار ظاهرة المجورين وتهريب البضائع إلى السواحل اليمنية دون إنزالها في ميناء عدن؛ لتجنب دفع ما كان يفرض عليها من ضرائب أرهقت التجار وأضعفت تجارتهم، أو ظهور موانئ منافسة لميناء عدن في سواحل المنطقة العربية التي أدَّت إلى

ركود ميناء عدن؛ بعدما وجدوا تسهيلات دفعتهم إلى تغيير وجهة سفرهم عبر ميناء عدن، وتفضيل السفر إلى غيره.

ونتيجة لكل ذلك جاءت فكرة كتابة هذه الدراسة للتعرف على العديد من الخفايا التي ارتبطت بميناء عدن، في محاولة للاستفادة من الإيجابيات التي كانت سببًا في بروز عدن كمدينة عالمية، وميناء دولي شهير، ولتحقيق ذلك تم تقسيم البحث إلى مقدمة ومبحثين وخاتمة، تناولت في المبحث الأول أهمية ميناء عدن تاريخيًّا، وعوامل بروزه ونجاحه في المدة موضوع الدراسة، من خلال التعرف على السمعة الطيبة التي احتلها في ذلك الوقت كميناء عالمي بين الموانئ المعروفة، وأثر ما كان يكتب من قبل بعض المؤرخين والبلدانيين من ترويج غير مباشر للميناء والمدينة في مؤلفاتهم الخاصة، وما يمتاز به الميناء من أخبار جاءت عن: موقعه المهم، ونشاطه التجاري، وتجَّاره الأثرياء، وسفنه العظيمة، وأنظمته العادلة، وقوانينه النافذة، وأرباحه الكثيرة، وأمواله الوفيرة، التي فتحت شهية تجار العالم للسفر إليه والعمل مع تجارة المحليين والوافدين، إضافة إلى ما حظي به هذا الميناء من اهتمام خاص من قبل الدول والحكام الذين تعاقبوا على حكم اليمن، وكانوا سببًا في تطوره ونهوضه، بعدما وجدوا فيه خير مصدر لخزينة الدولة التي منها تم إقامة المشاريع الحيوية، والمباني التعليمية والدينية، وتموين الجيوش وغير ذلك، فراحوا في تكثيف الزيارات الميدانية والتفقدية له، لتشجيع التجار والتخفيف عنهم، وتقديم التسهيلات، ورفع المظالم، ومعاقبة الفاسدين من الولاة والعمال المتلاعبين بشؤون الميناء والمتعاملين معه من التجار غيرهم، مع الإشارة إلى أهم القوانين والنظم التي سنها سلاطين الدولة الرسولية، التي كانت سببًا في تنظيم العمل في الميناء، بما يضمن حقوق الدولة والتجار، مع التشديد في تنفيذها، ومعاقبة المخالفين بأشد العقوبات أكانوا من التجار، أو القائمين على الميناء نفسه من الموظفين والولاة وأصحاب المواقع المهمة فيه، حتى كانت تلك القوانين عاملًا مساعدًا في ضبط العديد من الأمور التجارية، وأسهمت في أن يعرف

التجار مالهم وما عليهم، لاسيما تجار الكارم المصريين، والتجار الهنود وغيرهم من المتعاملين مع ميناء عدن وغيرهم ممن فرضت عليهم شروط كثيرة في عمليات التفريغ والشحن والإنزال للبضائع وتصديرها، علمًا بأن من بين أهم أسباب نجاح هذا الميناء القدرات البشرية والإدارية والعمالية المتخصصة التي تحمَّلت مسألة تشغيل الميناء وإدارة فروعه. ومن الملاحظ أن الترتيب الهرمي للعاملين في الميناء ساعد في عملية عدم تداخل المهام بين الموظفين، وأوجد هذا الأمر نوعًا من التخصصات المهنية التي كانت سببًا في نجاح العمل في الميناء، فكان هناك والي للميناء يُعيَّن من قبل السلطان، فيأتي على رأس الهرم الوظيفي، وشيوخ للفرضة، وضامنين، ونواخيذ، وبحَّارة، وكُتّاب بكافَّة تخصصاتهم، ومحاسبين، ووزانين، وعشارين، وزراقين، ومجدفين، وطباخين، وصناع، وحمالين، ومفتشين من الرجال والنساء، ومبشرين، وعمال مخازن، وعمال تفريغ وشحن، وعمال خدمات، وحرس للميناء ولبضائع التجار وغيرهم الكثير. وعلى ما يبدو أن من أمور شهرة الميناء وبروزه في ذلك الوقت أيضًا - كما لاحظنا - نوعية البضائع والسلع التجارية النادرة التي تعامل بها الميناء مع موانئ العالم، وهي بضائع كانت مطلوبة عالميًا، واكتسبت شهرة بحكم دخولها في الأمور الحياتية للناس، والضروريات الخاصة والعامة، وهو ما لاحظناه من خلال زيادة الطلب عليها، لاسيما البهارات التي تخصص بها أغنياء العالم في ذلك الوقت من تجار الكارم، وقد شكَّل الجانب التنظيمي لمدينة عدن سببًا آخر في زيادة توافد التجار على المدينة التي كانت مهيَّأة للعيش الكريم بعدما توافر فيها الماء العذب الصالح للشرب، الذي يعد الأساس في حياة الناس ومعيشتهم، إضافة إلى الشوارع المنظمة، والحواري المنسقة، والأسواق العامة والمتخصصة، والمدارس العريقة، والمساجد العتيقة، والأربطة والفنادق وغيرها من الأمور التي جعلت من عدن مدينة حضارية آمنة قابلة لاستقبال الوافدين عليها من التجار والعمال وغيرهم، والاستقرار فيها بشكل دائم أو مؤقت، وما إسهاب المصادر التاريخية والجغرافية في ذكر عدن ومميزاتها كمدينة تجارية مكتملة الأركان إلا خير دليل على أن هذا الأمر كان من الأسباب الرئيسة للازدهار الذي شهده ميناؤها التجاري، فمتى ما وجد الاستقرار والأمان

والعدل والبناء والمعمار؛ أمن التجار على أنفسهم وثرواتهم التي تستثمر في ظل هذه الوضع المطلوب لأي مستثمر أو تاجر كبير أو بسيط.

أما المبحث الثاني فقد درست فيه مراحل التدهور والانهيار التي شهدتها مدينة عدن وميناؤها خلال بعض المراحل الزمنية، في محاولة لمعرفة الأسباب، التي قد يكون لسياسة بعض الحكام وولاة الميناء ومشايخه دور فيها، حيث أثَّر الظلم على بقاء بعض التجار في عدن، وزادت رغبة بعضهم لنقل تجارته واستثماراته إلى موانئ ومدن أخرى، لم تكن بذلك المستوى الذي بلغه ميناء عدن بسبب الأوضاع المتردية، وشكَّلت الصراعات السياسية، وفقدان الأمن الذي شهدته مدينة عدن سببًا آخر في خمول حركة التجارة في مينائها، بعد أن أصبحت استثمارات التجار ومصالحهم في خطر كبير لعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي والأمني، وقد زاد من سوء سياسة عدد من الحكام قيام بعضهم باحتكار تجارة بعض السلع التجارية المهمة في حياة الناس، وأصبحوا هم المتحكمين في سوقها واستيرادها وتصديرها وأسعارها؛ مما حُرِم العديد من التجار المتاجرة بمثل هذه السلع التي أصبحت تجارتها حصرية على الحكام فقط، علمًا بأنه كان للأخطار التي تعرضت لها سفن التجار في البحر بسبب ضعف الدولة وأمنها البحري؛ دور في عزوف العديد منهم عن عدن، وزيادة رغبتهم لتجنب السفر إلى اليمن، وتغير وجهتهم للمناطق الآمنة في البحر، حيث وصل الأمر ببعض حكامها إلى محاربة ميناء عدن رغبة منهم في تدميره اقتصاديًّا، في حين حرص العديد من الحكام على تأمين خطوط التجارة البحرية من لصوص البحر، من خلال نشر دوريات بحرية أُعتمد فيها على سفن الشواني العسكرية المعروفة في ذلك الوقت. وعلى الرغم من حرص حكام اليمن على التعامل مع تلك السفن لتأمين السواحل اليمنية؛ إلا أن اليمن شهدت خلال بعض الأوقات انتشار لسفن لصوص البحر من القراصنة، وسفن المجورين الذين تخصص بعضهم في تهريب البضائع التجارية؛ لتجنب التجار دفع الضرائب المفروضة عليهم، واتجاه بعضهم لأساليب القرصنة وابتزاز التجار في عرض البحر، حتى شكل ذلك واحدًا من أهم أسباب ضعف وركود

ميناء عدن خلال تلك الحقبة الزمنية، وقد أنهيتُ دراستي هذه بخاتمة لخَّصتُ من خلالها أهم النتائج والاستنتاجات التي توصلتُ إليها.

المبحث الأول: عوامل بروز ميناء عدن ونجاحه

من الطبيعي جدًّا أن نجاح أي جهة أو منشأه أو مرفق لابد أن تصاحبه عدة عوامل داخلية وخارجية، تكون سببًا في تميزه عن سائر المرافق الأخرى. وقد شهدت مدينة عدن لاسيّما في العصر الإسلامي نجاحًا منقطع النظير في العديد من المرافق التي كانت تدار من قبل العديد من أصحاب الكفاءة العلمية، والخبرات العملية، والقدرات المهنية، وبإشراف مباشر من قبل سلاطين اليمن الذين لم يكونوا أقل خبرة في هذه الجوانب، واشتهروا بقدراتهم العلمية ومؤلفاتهم العملية والمهنية التي أسهمت في ذلك النجاح في مختلف مجالات الحياة، وقد كان ميناء عدن الذي يعدُّ في ذلك الوقت نافذة جنوب الجزيرة العربية واليمن على الخارج، وثغرًا بالغ الأهمية إلى الداخل، ومن أبرز المرافق الحيوية التي ذاع صيتها، وارتفع ذكرها بين شعوب ذلك الزمن، وأصبح الوصول إليه يعد مغنمًا للتجار وأصحاب رؤوس الأموال، والباحثين عن فرص العمل، وسبل العيش الكريم المعدومة في مناطق اليمن الأخرى، وكذلك الأمر بالنسبة للوافدين من خارج اليمن، وهو ما دفعنا إلى البحث والتقصي حول ذلك النجاح الذي حققته هذه المدينة وميناؤها خلال بعض الحقب الزمنية في المدة موضوع الدراسة، بعد أن كسب الميناء صفة العالمية عند الشعوب الأخرى، وذلك من خلال البحث عن العوامل التي كانت سببًا في ذلك النجاح؛ لأجل أن يُستفاد منها اليوم لإعادة هيبة الميناء والمدينة ومكانتها، بعد أن فقدت سمعتها التي عرفت بها بسبب الحروب المتكررة على المدينة، والمتغيرات الخارجية المستمرة مع دول الجوار، وتفشِّي ظاهرة اللصوصية في البحر التي أرهبت التجار وأخافتهم، فضلًا عن الفساد الذي استشري في المؤسسات المكلفة بتسيير شؤون الميناء الإدارية والمالية، ومن خلال بحثنا واطلاعنا على ما جاء في المصادر التاريخية المعاصرة للمدة الزمنية للدراسة، وجدنا أن عوامل النجاح التي كانت سببًا في شهرة ميناء عدن والمدينة القديمة يمكن حصرها في الآتي:

أولًا - سمعة الميناء عالميًا كمصدر للتجارة والربح:

اكتسب ميناء عدن سمعة عالمية طيبة من خلال أهميته التاريخية، وعلاقاته التجارية الواسعة، وموقعه الاستراتيجي الدولي المهم الذي توسط قارات العالم وربطها ببعضها البعض، في الوقت الذي شح فيه انتشار الموانئ الطبيعية على خطوط التجارة الدولية في جنوب الجزيرة العربية خلال مدة التاريخ الإسلامي وما قبلها، فقد شكل هذا الميناء العالمي نقطة ارتكاز رئيسة بحكم توسطه للطريق البحري الآمن - بعض الشيء - والمتجه من مناطق الثقل التجاري المعروفة في ذلك الوقت في بلاد الهند وجنوب شرق آسيا وسواحل أفريقيا الشرقية، إلى غيرها من الموانئ الشمالية الشهيرة بتجاراتها المعروفة لاسيّما تجارة التوابل والمواد الغذائية، كموانئ مصر والشام وأفريقيا الشرقية وغيرها والعكس[1]، فضلاً عن ما عرف عن الميناء من تحصين هيّئته الطبيعة له، فقد جعلت منه ميناءً محميًّا بالجبال[2] من الرياح وضربات الأمواج الشديدة، وموقعًا لرسو السفن المحملة بأنواع البضائع التجارية المطلوبة لدى العديد من الشعوب؛ بحكم ما تميزت به عدن ذات المنطقة الجبلية والساحل الجبلي الطبيعي الذي سمح بوقوف السفن ذات الأشكال والأحجام المختلفة بكل أريحية، دون أن يهددها أي خطر لارتفاع منسوب مياه البحر حيث ترسو السفن.

وعلى ما يبدو، أن كتابات المؤرخين، ووصف الجغرافيين، وأخبار الرحالة والمسافرين لمدينة عدن في العصر الإسلامي، وانتقالها عبر البحار ومع المسافرين والقوافل التجارية؛ كانت بمثابة أداة إعلامية، ومادة دعائية، استفادت منها عدن وميناؤها بطريقة غير مباشرة، في وقت انعدمت فيها وسائل التواصل والإعلام المعروفة اليوم، فعن طريق تلك المؤلفات تعرَّف العالم على عدن وميناءها، حتى صارت حديث التجار في البلاد الإسلامية وغيرها، وحلم بعض الفئات الرفيعة والبسيطة التي رأت في

(1) الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي (ت: 626هـ): معجم البلدان، ط2، دار صادر، بيروت، 1995م، 4/ 89.

(2) الهمداني، أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف بن داود ابن الحائك (ت: 334هـ): صفة جزيرة العرب، مطبعة بريل، ليدن، 1884م، ص53.



عدن مصدر خير لها وثروة وعيش كريم، لاسيما بعد أن عبرت أخبار تلك المؤلفات الحدود والأقاليم والبحار، ووصلت إلى شعوب العالم التي عرفت عبر تلك المؤلفات أن هناك مدينة تهامية ساحلية في جنوب الجزيرة العربية تُعدّ سوقًا تجارية قديمة، بل هي من أقدم أسواق العرب الشهيرة منذ الجاهلية[1]، وأن هذه المدينة الساحلية بمثابة باب خير وثروة لمن أراد استثمار أمواله التي من دخل بها إليها تضاعفت، ومما يؤكد ذلك وصف المقدسي[2] لها بقوله: "إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلاً ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة وآخر بكندر فرجع بمثله كافورًا طلبت نفسك التكاثر".

وهو ما يؤكده المؤرخ القلقشندي[3] حول الأرباح الكبيرة التي يحصل عليها التجار المتعاملون مع ميناء عدن التجاري، فيقول في ذلك: "ولا يخلو أسبوع من عدة سفن وتجار واردين عليها، وبضائع شتى، ومتاجر متنوعة، والمقيم بها في مكاسب وافرة، وتجائر مربحة".

كما وصف مؤرخون مشهورون لغيرهم تجارة هذا الميناء، وحجم النشاط فيه، وتميزه عن غيره بسلع ذلك العصر بقولهم: "وبها العنبر والعود والمسك ومتاع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس والبصرة وجُدّة والقُلزم"[4].

ووصف غيرهم التجارة الرائجة التي تميزت بها عدن وفرضتها، على اعتبار أن أهميتها جاءت أساسًا؛ كونها فرضة على البحر، ينزلها السائرون والسائحون والتجار؛ لما كان بها من معادن مختلفة مثل معدن اللؤلؤ الذي كان يعدّ من أهم أنواع المعادن

---

(1) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص53.

(2) أبو عبد الله محمد بن أحمد المقدسي البشاري: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، دار صادر، بيروت، د. ت، ص97 - 98.

(3) أحمد بن علي بن أحمد الفزاري القلقشندي القاهري (ت: 821هـ): صبح الأعشى في صناعة الإنشا، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، 5/ 11.

(4) ابن خرداذبه، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: نحو 280هـ): المسالك والممالك، دار صادر أفست ليدن، بيروت، 1889م، ص60 - 61، 149.



التي تاجر به تجار اليمن والتجار الوافدون من المناطق التجارية المجاورة[1]، وكل ذلك شكل مادة إعلانية لميناء عدن الذي تعدّت سمعته الجزيرة العربية إلى القارات المجاورة، وأعطت هذه الإغراءات للتجار حافزًا لنقل تجارتهم إلى ميناء عدن؛ لتوافر فرص أفضل هناك، ولتهييء المدينة من ناحية أمنية واستثمارية مشجعة.

ومما زاد من سمعة ميناء عدن الطيبة وصف مؤرخين آخرين له وللمدينة وطبيعتها الجذابة، وأخلاق أهلها، وشكلها وعظمة عمرانها وتنظيمها، وما ميزت به من أمن وأمان للاستثمارات التي كانت تدار فيها، والأموال التي تضخ من قبل التجار اليمنيين وغيرهم من التجار الوافدين دون خوف أو رهبة على أموالهم؛ فراح بعضهم بوصفها بقولهم: "وعدن بلد جليل عامر آهل حصين، دهليز الصين وفرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعدن التجارة، كثير القصور، مبارك على من رحله، مُثرٍ لمن سكنه، مساجد حسان، ومعايش واسعة، وأخلاق طاهرة، ونعم ظاهرة"[2].

وقد بلغ الأمر ببعض المؤرخين والكتاب إلى تناقل أخبار عدن المدينة والميناء بينهما، كما يقول المؤرخ والجغرافي الإدريسي فيما سمعه عن عدن[3]: "كما قد علم ذلك"، ونقلوا ما سمعوه إلى غيرهم كأخبار مختلفة أعطت للميناء زخمًا عظيمًا لدى تجار الخارج الذين عبر هذه المؤلفات عرفوا نوعية التجارة التي تدار في فرضة مدينة عدن، والسلع المطلوبة لدى التجار والشعوب التي تعاملت مع ميناء عدن، وهو ما يشير إليه، ساردًا ما سمعه عن نوعية تجارتها الرائجة بين الناس في ذلك الوقت بقوله: "عدن مدينة صغيرة، وإنما شُهِر ذكرها لأنها مرسى البحرين، ومنها مراكب السند والهند والصين، وإليها يجلب متاع الصين"[4].

(1) الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي بالكرخي (ت: 346هـ)، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 2004 م، ص25.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص85.

(3) نزهة المشتاق، ص54.

(4) نزهة المشتاق، ص54.



ويصف ابن المنجم[1] ما كان يشتهر به أهل عدن من العاملين بالصيد من خبرات في استخراج اللؤلؤ من أعماق السواحل العدنية، مع رواج تجارة هذه السلعة المطلوبة عالميًا من قبل العديد من تجار اللؤلؤ في العالم، فشكَّلت معلومات هذا المؤرخ دعاية إعلامية لمدينة عدن وميناءها التجاري، وجاء فيما نقله عن تجارة اللؤلؤ في عدن: "وعدن على ساحل البحر الأعظم، وفيها صيادون، ويخرجون الجوهر من البحر".

واللافت للنظر، أن ذلك الوصف لعدن بين الشعوب الأخرى وميناءها وتجارها ومكاسبهم وأرباحهم المالية الكبيرة، ولكل من سافر بتجارة إليها؛ كانت سببًا في وصول المزيد من التجار والسفن التجارية، وهو ما أكده العديد ممن زار هذه المدينة ودخلها عبر مينائها أو سمع عنها، فقيل عن ميناء عدن وما كان يصله من تجار العالم بسفنهم المحملة بأنواع وأشكال السلع التجارية أنه: "مرفأ مراكب الهند والحجاز والحبشة، والتجار يجتمعون إليه كذلك"[2].

وعلى ما يبدو أنه كان لتلك السمعة الطيبة والصيت القوي لميناء عدن كميناء تجاري نشط دور في اتجاه أنظار التجار إليه وتوافدهم بأعداد كبيرة على فرضته، ويعطي لنا ابن المجاور[3] صورة لعمق ما تشهده فرضة هذا الميناء من توافد للتجار وسفنهم القادمة بأنواع البضائع المكدسة، بعد تجهيزها لتحديد وزنها، وما عليها من ضرائب مختلفة واصفًا ذلك المنظر بأنه شبيه بيوم المحشر لكثرة التزاحم، والمناقشة، والمحاسبة، والوزن، والعدد، وهو دليل على حجم ما كان يصل الميناء من سفن تجارية، وسلع مختلفة، وتجار نزلوا من سفنهم، وتزاحموا ببضائعهم في الفرضة، حتى يحدد ما عليها من ضرائب من قبل مختصين بأمور الوزن والتقدير من عمال الميناء.

وفي هذا الصدد، كان لأخبار بعض المؤرخين والرحالة الأوروبيين[4] التي جاءوا

---

(1) إسحاق بن الحسين (ت: ق 4هـ): آكام المرجان في ذكر المدائن المشهورة في كل مكان، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1408هـ، ص48.

(2) البغدادي، مراصد الاطلاع، 2/ 923.

(3) تاريخ المستبصر، ص 128، 147.

(4) ومن أشهر هؤلاء المؤرخين الأوروبيين الرحالة الإيطالي ماركو بولو المتوفى سنة 725هـ/ 1324م،



بها عن ميناء عدن بعد مشاهدتهم له دور كبير في إيصال نشاط الميناء إلى القارة الأوروبية، والتعريف به، والترويج له بين الأوساط الأوروبية والتجار والأوروبيين، واصفين ذلك الميناء بالممتاز في نشاطه التجاري، وعلاقاته مع بعض موانئ العالم في ذلك الوقت، مثل الموانئ الهندية والمصرية وغيرها، التي تاجرت معها بأهم سلع ذلك الزمن من العقاقير والخيول العربية الأصيلة ذات المكاسب الضخمة التي حولت تجار عدن إلى أغنياء؛ لما امتلكوه من عقارات وتجارات جعلت من بعضهم فاحش الغنى، تستدين منه بعض دول العالم الإسلامي وحكامها[1]. ومن الملاحظ أن بلوغ تجار مدينة عدن أو المتعاملين معهم من تجار العالم هذا المستوى من الغنى دليل على المستوى الذي بلغته التجارة في ميناء عدن، والسمعة الطيبة التي بلغت، ليس فقط دول المنطقة المحيطة بالجزيرة العربية، بل وصل حتى أوروبا عبر التجار الأوروبيين المتعاملين مع تجار عدن، أو عبر كتابات من زاروا عدن وشاهدوا بأم أعينهم المستوى الذي كان يعيشه الميناء والتجارات فيها.

لقد أعطت كل تلك الكتابات والمدونات التاريخية والمشاهدات المباشرة وغير المباشرة لميناء عدن زخمًا عظيمًا بين موانئ العالم، وجعلت منه مطمعًا للتجار الراغبين في زيادة أرباحهم، والفقراء من الناس الباحثين عن مصدر رزق لهم ولأسرهم، فزاد توافد السفن المحملة بأنواع البضائع الرائجة في ذلك الوقت، وتكاثفت أعداد التجار من مختلفة الأجناس والأشكال والألوان والأديان والمعتقدات، وفضل بعضهم نقل تجارته والاستقرار في المدينة بعدما وجدوا فيها كل سبل الراحة والعيش، في حين نشطت بسبب تلك الكتابات هجرات العمال الذين توافدوا من مختلف مناطق اليمن الشمالية والشرقية، فضلًا عن القادمين من خارج اليمن مع سفن التجار للعمل في عدن، هذه المدينة التي سبق صيتها وخيرها رزقها عند كل من هاجر إليها وتنعم بنعيمها.

الذي زار المنطقة والسواحل اليمنية وخليج عدن في بداية القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي، وقدم لنا ملخصًا لرحلته الشهيرة في كتابه المعروف باسم "رحلات ماركو بولو" ذي الثلاثة الأجزاء. انظر: 3/ 91.

(1) انظر: ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، 3/ 91.



ثانيًا - اهتمام الدولة ومتابعتها لشؤون الميناء:

كان لفرض هيبة الدولة، واهتمام الحكام من السلاطين والولاة ومتابعتهم لأمور ميناء عدن، وزياراتهم المتكررة له، وسن القوانين والأنظمة والأعراف التي خُصَّت بها مدينة عدن ومیناؤها خلال مدة الدراسة من بين أهم أسباب النجاحات التي تميز بها ميناء عدن، علمًا بأن تلك القوانين والأعراف كانت سببًا في ترتيب العلاقة بين التاجر المحلي والدولة، وبين الوافدين من التجار وإدارة الميناء فيما يتعلق بعملية التفريغ والشحن، والاستيراد والتصدير، وعبر تلك القوانين أصبح التاجر قادرًا على ضمان حقه ورأس ماله وتجارته، فضلًا عن التسهيلات التي وجدت ضمن تلك القوانين للتجار في الداخل في أثناء عملية البيع والشراء للبضائع المستوردة عبر ميناء عدن، أو القادمة من المناطق الداخلية المحيطة بمدينة عدن، وهو ما انعكس على الأسواق المحلية التي انتشرت في عموم شوارع مدينة عدن وأزقتها[1] بعد أن سُنَّت العديد من القوانين المنظمة لعلاقة البائع بالمشتري في البيع والشراء والعكس، وتدخّل الدولة والقضاء في حالة عدم الوصول إلى حل مرضي للطرفين[2]، وكانت تلك القوانين عاملًا مساعدًا ومشجعًا للتجار الذين كانوا يستوردون أنواع السلع التجارية من الخارج، ويعملون على ضخها للأسواق اليمنية بما فيها أسواق عدن، وشكلت القوانين المنظمة للأسواق والميناء ضمانًا للتاجر والمستهلك في المجتمع العدني.

وللتّأكد من فرض هيبة الدولة بالقوانين والأعراف المعمول بها، وتذليل الصعاب على التجار وغيرهم؛ أشرف بعض سلاطين اليمن بأنفسهم على حركة الميناء، ونزلوا إلى فرضته في حملات تفتيش مفاجئة؛ لتلمس هموم الناس والتجار، والتخفيف عنهم أي جور قد يوجهونه لرفع الظلم عنهم، على الرغم من كل ما فرضوه من أنظمة

---

(1) انظر: هُديل، طه حسين، أسواق مدينة عدن في عصر الدولتين الأيوبية والرسولية وتأثيرها الاجتماعي والترفيهي، كتاب عدن بوابة اليمن الحضارية، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2011م، ص337 - 341.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص145، 146، 148.



وقوانين التزم بها الجميع، وكان سلاطين الأسرة الرسولية الأوائل هم السباقون قبل غيرهم إلى ذلك، ومن أبرز هؤلاء السلاطين: السلطان المظفر يوسف (الأول) بن نور الدين عمر بن علي بن رسول (647 – 694هـ/ 1250 – 1295م) الذي كان يزور ميناء عدن عند نزوله بالمدينة، ويتفقد أحوال التجار هناك، وتُعرض عليه مشكلاتهم وهمومهم التي يواجهونها، ومتى ما بلغه ما يسوء حالهم وتجارتهم بحث عن أصل المشكلة وأسبابها، واتخذ المعالجات السريعة لإنصافهم، وتخفيف الظلم عنهم، ومن ذلك ما سمعه في إحدى زياراته عن ظلم ناظر[1] الميناء المعروف بالجزري، وابتزازه لأهل عدن وتجارها، ومعناتهم منه، حتى إنه عاجل ذلك الظلم بسرعة فائقة، وصرامة جادة فعزل الناظر، وأمر بسجنه لكثرة شكاوى التجار فيه[2].

وفي الوقت نفسه، جاء عن السلطان المؤيد داود بن المظفر يوسف الرسولي (696 – 721هـ/ 1297 – 1321م) أنه أولى اهتمامًا خاصًا بميناء عدن، وكان يتكرر على زيارته لتلمس هموم التجار، وحل مشكلاتهم، ومن أهم تلك الزيارات؛ الزيارة التي قام بها في سنة 698هـ/ 1298م، وفيها فرض على رجال الدولة العاملين في الجمارك حسن معاملة التجار، وأصدر تعليماته بمنع الضرائب غير الشرعية التي كان يتم تحصيلها من التجار[3]. ويصف لنا بعض المؤرخين المعاصرين[4] تلك الزيارة التاريخية بقولهم: "لما دخل السلطان المؤيد داوُد مدينة عدن سنة 698هـ/ 1298م، وتفقد حالها وتابع عملية سير النشاط التجاري والأسواق فيها، قدم التجار المقيمون

(1) الناظر: هو من ينظر في الأموال وينفّذ تصرّفاتها، ويرفع إليه حسابها لينظر فيه ويتأمّله، فيمضي ما يمضي ويردّ ما يردّ. وهو مأخوذ إمّا من النظر الذي هو رأي العين؛ لأنه يدير نظره في أمور ما ينظر فيه، وإما من النظر الذي هو بمعنى الفكر؛ لأنه يفكّر فيما فيه المصلحة من ذلك، ثم هو يختلف باختلاف ما يضاف إليه ك (ناظر الجيش) وهو الذي يتحدّث في أمر الجيوش وضبطها، أو (ناظر الخاصّ) وهو الذي ينظر في خاصّ أموال السلطان، أو (ناظر الدّواوين) وهو الذي يعبّر عنه بناظر الدّولة ويشارك الوزير في التصرف. القلقشندي، صبح الأعشى، 5/ 437.

(2) الجندي، السلوك، 1/ 439 – 440.

(3) ابن عبد المجيد، بهجة الزمن، ص201.

(4) انظر: الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1، 268.



بالثغر التقاديم النفيسة على عوائد الملوك، فردها السلطان المؤيد داود، وأمر بإفاضة الخلع عليهم والتشاريف والمراكب من البغال المختارة بالعدد الكاملة، والسروج المذهبة، والزنانير المنوعة، وأجرى نواخيذ الهند على جاري عادتهم، وأمر بإكرام النواخيذ والتجار المترددة إلى الثغر المحروس، وأمر بإبطال ضمان بيت الخل[1]، وأقام بفضله موسم العدل، وشاهد موسم الخيل من باب الطويلة، وسارت النواخيذ والتجار الكارمية[2] ناشرين لواء عدله في أمصارهم".

وقد عكس ذلك الأمر نفسه على زيادة توافد التجار على الميناء، وتكدس أنواع السلع في الفرضة، بعد حسن معاملتهم، وشعورهم بالطمأنينة، مع زيادة في الإيرادات الجمركية، كما حدث في سنة 702هـ/ 1302م عندما وصل حجم الإيرادات إلى نحو (300.000) دينار من بضائع تاجر واحد فقط[3]، كدليل على حسن السياسة الاقتصادية في التعامل مع التجار التي زادت من أرباح الدولة نتيجة لذلك الاهتمام وما صاحبها من أنظمة وقوانين جادة أشرف عليها السلاطين أنفسهم.

وعلى أية حال، فقد أصبح الاهتمام بميناء عدن، والتجار المتعاملين معه والوافدين عليه سمة لذلك العصر، حتى جذبت تلك التصرفات هؤلاء التجار من مختلف بقاع الأرض بعدما انتشر عدل أسرة بني رسول، وكرمهم للوافدين عليهم من ربابنة السفن وغيرهم، وحمايتهم في البر والبحر، ومراعاتهم في أمور الجباية والضرائب المفروضة

(1) نوع من أنواع الضرائب الجائرة التي كانت تفرض على التجار الوافدين على ميناء عدن من قبل بعض الحكام.

(2) الكارمية: يقول دُوزي عنها: كارمي وجمعها كارم وأكارم وهي تحريف لفظة كانمي من نسل الكانم الزنوج الذين استوطنوا مصر واشتغلوا بتجارة الافاوية وغيرها المستوردة من اليمن، ويطلق عليها، أيضًا اسم تجار الكارم، والتجار الكارمية، وقد ارتبط هذا المصطلح بتجارة أنواع البهارات المعروفة بالبهار الكارمي. رينهارت بيتر آن (ت: 1300هـ)، تكملة المعاجم العربية، نقله إلى العربية وعلق عليه: جمال الخياط، ط1، وزارة الثقافة والإعلام، بغداد، من 1979 – 2000م، 9/ 72.

(3) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1، 290؛ ابن عبد المجيد، بهجة الزمن، ص281.



على بضائعهم. ويصف لنا المؤرخ الخزرجي[1] أسلوب أحد سلاطين هذه الأسرة وهو السلطان الأفضل عباس بن السلطان المجاهد علي (764 - 778هـ/ 1362 - 1376م) في تعامله واهتمامه بالتجار بقوله: "وفي سنة 776هـ/ 1374م تقدم السلطان الأفضل عباس بن علي إلى عدن في شهر شوال فجعل طريقه على الحج، وأقام في عدن أيامًا فنشر شيئًا من العدل ما لا يعهد، وكسى النواخيذ، وأَبطل كثيرًا مما أحدثه العمال، وصار التجار تذكره بالجميل ونائله الجزيل إلى كل ناحية في البر والبحر".

وعلى هذا النهج واصل سلاطين بني رسول وولاتهم وعمالهم سياسة النهوض بميناء عدن وتطويره؛ لما كان يدره عليهم من أموال عظيمة، حتى كان من أولويات اهتمامهم عند توليتهم الحكم، وكان السلطان الأشرف (الثاني) إسماعيل بن الأفضل عباس (778 - 803هـ/ 1376 - 1400م) ممن سعوا إلى مواصلة إصلاحات سلفهم في ميناء عدن، فسعى منذ توليه الحكم إلى إزالة شكاوى التجار الهنود، وأبطل كثيرًا من المكوس أو الضرائب في هذه المدة. وكوسيلة لتنشيط التجارة والنهوض بها في ميناء عدن عمل بنو رسول على حماية تجارتهم من خطر القراصنة[2] الذين زاد خطرهم في هذه المدة في المحيط الهندي[3]، فكانت الشواني التابعة للدولة الرسولية تخرج لحماية السفن القادمة من الشرق، وبفضل هذه الإجراءات تم النهوض بميناء عدن وزيادة حركة التجارة فيه بعد الحماية التي لقيتها سفن التجار في البحر.

ثالثًا - سن القوانين والأعراف لتنظيم العمل في الفرضة:

حرص سلاطين اليمن خلال مدة الدراسة على سن القوانين التي فرضت على جميع التجار والعاملين في الفرضة، وراحوا في تكثيف زيارتهم للميناء للاطمئنان على تنفيذها، وسط عدد من الإغراءات التي أنعموا بها على التجار، والأنظمة التي فرضوها عليهم وقبلوا بها بوصفها جزء من السياسة العامة للدولة في اليمن، وقد يكون

(1) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 2/ 123.

(2) سوف يتم الحديث لاحقًا عن القرصنة وأضرارها على ميناء عدن والتجارة فيه.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142.



في بعض تلك القوانين والأنظمة ما فيها من الشدَّة، إلا أنها كانت سببًا في ضبط النظام في الميناء، وفرض هيبة الدولة لدى تجار الداخل والخارج بعد أن تعودوا على مثل هذه المعاملات رغم شدتها، وتبدأ إجراءات التعامل مع الوارد من السفن التجارية الواصلة على السواحل العدنية منذ اللحظات الأولى من خبر ظهورها في عرض البحر، حيث يتحرك فريق مختص من عمال فرضة عدن إلى السفينة الواصلة، وبمجرد وصولهم إلى السفينة والتعريف بأنفسهم كعمال لملك اليمن يسمحون لهم بالصعود إليها، وينزعون قلاعها، ودفتها، ومرساتها لشل حركتها وعدم تمكين بحارتها من مغادرة ميناء عدن إلا بعد دفع ما عليهم من أموال وضرائب مستحقة تحدَّد من قبل مختصين بتثمين السلع الواصلة والمغادرة، وبمجرد تسليم المستحق من هذه الأموال يسمح للبحارة بالسفر بعد تسليمهم القلاع والدفة والمرساة[1]، وقد كانت تلك الإجراءات من الأعراف التي تعوَّد عليها التجار المتعاملون مع فرضة عدن، وقبلوا بها دون معارضة أو عدم قبول.

وتقدم لنا وثائق نور المعارف[2] معلومات أخرى قيِّمة حول ما فرض من قوانين وأنظمة، وما سن من معاملات تجارية مختلفة تعاملت بها الدولة مع التجار الوافدين، وليعرف هؤلاء ما لهم وما عليهم في أثناء التعامل مع مسؤولي فرضة عدن، ومن ذلك: عدم الترخيص لأحد من تجار الكارم أن يشتري مركبًا من مراكب عدن، أو يقوم ببناء أو صناعة مركب تجاري في عدن، وذلك لسببين رئيسين، الأول: إن صنع مثل هذه المراكب أو بناءها في سواحل عدن قد يتسبب في إبطال نشاط المراكب التابعة لديوان الدولة اليمنية، ومن ثم كسادها وقلة الطلب عليها، مما قد يكلف الدولة الكثير من الخسائر المادية، أما السبب الثاني فيوصف بأنه سبب باطني غير ظاهر، فرضته علاقة التنافس التجاري بين الرسوليين والمماليك في مصر، على اعتبار أنه متى ما رخص لتجار الكارم شراء أو بناء أي مركب تجاري فقد ينطلق في رحلاته إلى عَيْذَاب، ولا

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص138، 139؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 57، 58.
(2) 1/ 492 - 493.



يستبعد ألَّا يقف في هذا الميناء وقد ينطلق إلى الطَّوْر[1]، ومنها إلى القَصِيْر[2]، ومن هنا قد تستخدم لنقل العسكر على حين بغتة إلى اليمن.

ويعلق محمد عبد الرحيم جازم على السبب الثاني أنه جاء للحيلولة دون تدخل مماليك مصر في شؤون اليمن الداخلية أو في الشؤون التجارية الدولية والملاحية في البحر الأحمر والمحيط الهندي، وذلك من خلال منعهم من امتلاك أسطول بحري في مياه البحر الأحمر، فمنعوا تجار مصر من شراء المراكب التجارية الكبيرة التي تسمح سعتها بركوب العساكر والخيل، وحرموا سفر المراكب ذات السعة الكبيرة وتجار بلاد الهند مباشرة إلى مصر إلا بحدود ضيقة، وبشروط تبين سعي الرسوليين إلى احتكار التجارة الدولية والتحكم بها، وجني فوائدها انطلاقًا من قاعدتهم ميناء عدن، وقد ساعدهم على ذلك عدم وجود أسطول بحري مملوكي على الإطلاق في البحر الأحمر، علمًا بأن الأسطول المصري السابق في زمن أيوبية اليمن قد آل إلى ملكية الدولة الرسولية، فلم يكن أمام تجار مصر إلا التحرك بين موانئ مصر وميناء عدن إلا بسفن تابعة للبحرية التجارية اليمنية المعروفة بمراكب الديوان، ولم يكن بمقدورهم التجارة المباشرة مع الهند وغيرها إلا عبر ميناء عدن الذي أصبح يمثل وسيطًا تجاريًّا متحكمًا بالتجارة الدولية التي عادت على عدن، لاسيما واليمن عامة بخيرات وفيرة، وأموال استفاد منها الجميع، ورفعت من شأن اليمن وأهميته[3].

كما كان من بين القوانين التي سنتها الدولة الرسولية لتنظيم العمل في ميناء عدن، وكان الهدف منها التشجيع لبعض التجار الكبار، والرفع من قدرهم عند السلاطين

---

(1) الطَّوْر: مرسى بالجانب الشرقي من بحر السويس. ابن خلدون، أبو زيد عبد الرحمن بن محمد بن محمد ولي الدين الحضرمي الإشبيلي (ت: 808هـ)، رحلة ابن خلدون، عارضها بأصولها وعلق حواشيها: محمد بن تاويت الطَّنجي، ط1، دار الكتب العلمية، بيروت، 1425هـ/ 2004م، ص209.

(2) القَصِيْر: قرب عيذاب، بينه وبين قوص قصبة الصعيد خمسة أيام، وفيه مرفأ سفن اليمن. ابن عبد الحق، صفيّ الدين عبد المؤمن ابن شمائل القطيعي البغدادي الحنبلي (ت: 739هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، ط1، دار الجيل، بيروت، 1412هـ، 3/ 1103.

(3) انظر: نور المعارف، 1/ 492 – 493، حاشية رقم (3579).



والملوك وبين غيرهم من التجار؛ أنه إذا وصل أحد هؤلاء التجار بمركبه من الهند أو بلاد شرق آسيا لاسيما من المعروفين بمحبتهم للدولة الرسولية ومعرفتهم عند سلاطينها، وطلب الإذن بالعودة، أذن له بالسفر إلى عيذاب، بشرط ألَّا يسافر في مركبه أحد من التجار أو غيرهم من المسافرين، بل المقربين منه من غلمانه، أو أخوة له أو أولاده، إضافة إلى ما يخصه من السلع المختلفة، وتقدم لنا بعض المصادر عددًا من الأسماء المعتبرة ذات المكانة التي حصلت على هذا الشرف، أمثال: المجد بطال بن قرطاس والشهاب بن الكَوْنَك[1].

وفي هذا الصدد، كان لبعض سلاطين بني رسول وجهة نظرهم التجارية الخاصة في التعامل مع التجار الهنود الوافدين على ميناء عدن، لدرجة منع السلطان نور الدين عمر بن علي بن رسول أول سلاطين الأسرة الرسولية ومؤسس الدولة إطلاق المراكب القادمة من الهند للتجار الكارمين خوفًا منهم، في تعزيز مكانتهم التجارية في البحر الأحمر والعربي، في حين سمحوا لبعض تجار الهند بذلك، مثل التاجر الهندي الدماميني الذي لم توضح المصادر سبب إعطائه هذا الشرف من قبل سلاطين بني رسول، مع شرط الموافقة على سفر غيره بالجلاب الشامية، وهي سفن صغيرة الحجم تنسب لبلاد الشام، فلا يكون هناك ضرر يُخشى منها حيث إنها لا تحمل الخيل ولا العسكر[2].

ومن القوانين التي سنَّتها الأسرة الرسولية والأعراف السارية في ميناء عدن، أنه إذا طلب أحد التجار من الدولة السماح له باستئجار مركب خاص بأحد ملاك مراكب النقل التجاري في الميناء لنقل بضاعته إلى أي ميناء تجاري آخر فلا يسمح له بذلك، فَعُرف الميناء وقانونه لا يسمح بعمل السفن الخاصة إلا في حالة واحدة؛ وهي عدم وجود المراكب التجارية الخاصة بالديوان (الدولة)، على أن يكون قيمة إيجار مراكب الديوان ما بين خمسمائة إلى ستمائة دينار، علمًا بأنه لا يرخص لأي سفن خاصة

(1) نور المعارف، 1/ 493.

(2) نور المعارف، 1/ 493، حاشية رقم (3586).



للخروج في البحر في حالة وجود سفن الدولة إلا بعد استئجارها كاملة، وفي مواسم تجارية محددة لدى القائمين على الميناء، وأصحاب الخبرة بمواسم البحر، ففي حالة وجودها في الميناء بأعدادها المختلفة تتوقف حركة السفن التجارية الخاصة، ولا يعطى لهم فرصة للعمل إلا بعد استئجار سفن الدولة وخروجها في البحر[1].

وعلى الرغم من تلك القوانين الصارمة والأعراف التي أثَّرت على بعض ملاك المراكب إلا أن الدولة سمحت بتشغيل المراكب الخاصة في أوقات معينة، ومنها: عند انشغال سفن الديوان بأعمال نقل متواصلة في البحر، وفي حالات زيادة أعداد التجار الكارمية الذين كانوا يصلون ببضائعهم إلى عدن كوسيط تجارية من مصر وغيرها، ومنها تنقل إلى بقية موانئ العالم، ففي هذه الحالة يؤذن لأصحاب المراكب والجُلَّاب الخاصة ومن سواها باستئجارها من قبل تجار الكارمية؛ لإعطائهم فرصة لتشغيل مراكبهم، وإن كان في إطار محدود فقط[2].

ولمدنيَّة الميناء والحفاظ على مدينة عدن من أي مظاهر عسكرية؛ سن السلطان المنصور نور الدين عمر بن علي بن رسول، ومن بعده ولده السلطان المظفر يوسف (الأول)؛ قانونًا يجرِّم على ربابنة السفن التابعة للدولة الرسولية ومقدمو العسكر الذين يتولون تسيير هذه السفن وقيادتها وحمايتها عند التعامل مع تجار الكارم؛ نقل العسكر المصري على ظهر سفنهم ومن سواهم من أهل مصر، وفي حالة فرض عليهم ذلك، فيمكن إغراق السفن في البحر دون تحملهم المسؤولية، لهذا يقدم مثل هؤلاء الربابنة المواثيق أمام السلطان باتباع أوامره لاسيما في عهد المنصور وابنه المظفر، وفي حالة عدم العمل بما قدموا من قسم ومواثيق، حقَّت على هؤلاء الربابنة ومقدمو العسكر اليمنيين كلمة العذاب؛ نتيجة لتصرفهم هذا، وإخلالهم بالمواثيق السلطانية[3]، وعلى ما يبدو أن مثل هذه القوانين سُنَّت لأجل ضبط عمليات التهريب التي من الممكن أن

(1) نور المعارف، 1/ 493، حاشية رقم (3588).

(2) نور المعارف، 1/ 493 - 494.

(3) نور المعارف، 1/ 494.



تخلّ بأمن ميناء عدن، وتشوه سمعته التجارية بين موانئ العالم، وهي قوانين الهدف منها إرهاب من يحاول أن يخالف تعليمات وأعراف الدولة في المدة موضوع الدراسة.

وفي الوقت نفسه، سَنَّت الدولة الرسولية رسومًا جمركية من العشور على كل الصادرات من ميناء عدن، وعلى كل الوارد إليه، ولا يُعْذَر أحد منها، لا من الصادر أو الوارد بعد دخوله للزريبة أو الفرضة أو حوش الجمارك، وهذه الجمارك ملزمة للجميع دون استثناء، إلا من حصل على إعفاء خطي من قبل السلطان الرسولي صاحب الحق الوحيد في ذلك، ولضبط هذه المسألة فرض على كل سلعة تجارية داخلة إلى الفرضة أو خارجة منها عبر البحر ضرورة وضعها على ميزان خاص بوزن السلع، يقوم عليه عدد من الموظفين المختصين بالوزن والتقدير لتكلفة كل سلعة جمركيًا، ومن ثم تخزن في مخازن عملت خصيصًا لها من قبل الديوان في الفرضة، وفي حالة بيع إحدى تلك السلع داخل الميناء نفسه قبل خروجها منه على تاجر آخر، كان عليها لضامن الفرضة دلالة البيع والشراء، وإذا خرجت من باب البحر كان عليها عشور الصادر، وفي حالة أن تركها صاحبها في الزَّريبة ولم يخرجها ولم يوزنها بميزان العشور لمدة طويلة؛ لا تنقل إلى مخازن الديوان، وتترك في الشمس والرياح والمطر حتى تتلف، وهذا ما دفع العديد من التجار إلى سرعة وزن بضائعهم بميزان العشور سريعًا، ودفع ما يقرر عليها؛ لأجل أن تنقل إلى مخازن الفرضة للحفاظ عليها من الشمس والمطر حتى يتم خروجها. ومن الحلول التي وضعت للتسهيل على التجار في حالة عجزهم عن دفع العشور؛ أن يتم الصبر عليهم مدة زمنية محددة إلى أن يبيع تجارته في الأسواق، ومن ثم يدفع ما عليه بعد التزامه بذلك أمام المختصين في الفرضة[1]، وعلى ما يبدو أن ذلك الالتزام عادة ما يكون خطيًّا؛ لأجل أن تكون هناك وثيقة رسمية ملزمة للتجار لدفع ما عليهم من ضرائب أو جمارك.

ومن الملاحظ أن كثرة تعامل اليمن تجاريًّا مع رجال الكارم المصريين دفع بالدولة الرسولية إلى سنِّ عددٍ من التعاملات الملزمة لهم، ووصل الأمر إلى فرض الضرائب

(1) نور المعارف، 1/ 496 - 497.



على الفَوَانِي الخاصة بالكارم، وهي الأغراض الشخصية، والبضائع قليلة العدد الخاصة بالاستخدام الشخصي، مع مراعاة مستوى ثراء هذا التاجر الكارمي أو ذاك، حيث يدفع مقابل (الفواني) أو البضائع قليلة العدد مقدارًا محددًا من الأقمشة (الخام)، ويعود تحديد كمية القماش إلى اجتهاد الموظف الموكل بالتثمين في الفرضة، ويعرف باسم الخَرَّاص[1].

وفي هذا الصدد أيضًا لم يسمح موظفو الدولة الرسولية في فرضة عدن لتجار الكارم المصريين أن يأخذوا الفَصَالِي، وهي جوالق ضخمة كانت تعبَّأ فيها البضائع لنقلها من على السفن والمراكب للميناء، ما لم يخرجوها من باب الفرضة الكبير، فتعاد إلى البلد ويقطعها صاحبها، ثم تصنف هذه كبضاعة وتفرض عليها ضريبة بلا زيادة لتكون معلومة للديوان[2].

وكان من القوانين التي طبقت في ميناء وأصبح متعارف عليها أنه عند استيراد التجار لأي بضاعة مثل الخشب وغيره، وكان الديوان (الدولة) في حاجة له، يحق للديوان شرائه في الفرضة نفسها بالثمن الوافي، على أن تسلم قيمته من صندوق الفرضة نفسها مباشرة[3].

ومن بين الأمور التي سنَّت أيضًا في العصر الرسولي في فرضة عدن أنه متى تم بيع مركب على أحد التجار؛ ينزل رجال الديوان في أثناء المبايعة لأخذ العشور، ويبدو أن المقصود الضرائب التي تقدر على سعر قيمة المركب، على اعتبار أن المركب الكبير أو الصغير أو الجُلَّاب مصنوعة من الخشب، وكان الخشب من السلع التي فرضت عليها عشور تحدد من قبل المختصين بشؤون التقدير والتثمين في فرضة عدن[4].

وزبدة القول، أن تلك القوانين والأعراف الوراد ذكرها التي سنَّت في ميناء عدن لم تكن إلا أمثله بسيطة لا يسعني المقام هنا التوسع فيها بشكل كبير، مما دفعني

---

(1) نور المعارف، 1/ 500، حاشية رقم (3637، 3641).

(2) نور المعارف، 1/ 500.

(3) نور المعارف، 1/ 500 - 501.

(4) نور المعارف، 1/ 501.



إلى الإشارة إلى بعضها هنا للتشهيد فقط، علمًا بأن تلك القوانين شملت العديد من المعاملات التي بلغت حتى أبسط السلع التجارية، وطريقة تفتيشها، ووزنها، وتحديد ما عليها من ضرائب وعشور، وكيفية خروجها من الميناء أو تصديرها إلى خارجه، وما هو مفروض على هذا التاجر أو ذاك من التزامات وشروط ومعاملات، ونتيجة لتقبل مثل تلك القوانين والأعراف ومعرفة التجار بها سهل هذا الأمر مسألة تمرير معاملات التجار في الميناء من قبل الموظفين العاملين فيه، مع رفد خزينة الدولة بالأموال التي بغلت مبالغ مالية كبيرة نظير الجمارك التي تؤخذ من وارداتهم أو صادراتهم وبما هو متعارف عليه.

رابعًا - قدرات موظفي ميناء عدن على الإدارة والتنظيم:

من الأمور التي ميَّزت ميناء عدن عن غيره، وعُدَّت سببًا في نجاحه خلال مدة الدراسة؛ قدرات القائمين عليه في اختيار الموظفين القادرين على تسيير أموره ومعاملاته الخاصة مع التجار اليمنيين والوافدين، مع التركيز على حسن السيرة والسلوك لمن يتم الموافقة عليهم، على الرغم من أن بعض الوظائف كانت بسيطة وعادية جدًا، إلا أنها تحتاج إلى خبرات سابقة وممارسات حثيثة مكتسبة خلال أوقات العمل في الميناء، لاسيما وأن العاملين في ميناء عدن لم يكونوا كبقية الموظفين في منشآت الدولة الأخرى ومؤسساتها، حيث يقع عملهم في موقع تدار فيه الأموال الوفيرة، وتتوافد عليه أشكال وألوان من الناس من جنسيات مختلفة، ولغات متنوعة، وديانات متعددة، ونفسيات متقلبة تتطلب من المتعامل معها أن يكون صاحب خبرة وحسن سيرة وسلوك، لما قد تقدم لمثل هؤلاء الموظفين من إغراءات ورشاوى وهدايا لتسهيل معاملاتهم التجارية، وسرعة سير إجراءاتها وخروجها من الميناء أو تصديرها عبره إلى موانئ العالم الأخرى، وقد خضع جميع هؤلاء الموظفين بما فيهم أصحاب الوظائف الكبرى في الميناء لديوان عُرف بديوان النظر، علمًا بأن موظفي هذا الديوان وجدوا في المدن التي امتازت بثقلها التجاري مثل مدينة عدن[1]، لإشراف هذا

---

(1) الملك الأفضل، العطايا السنية، ص259. ظن بعض الباحثين أنه لم يكن لديوان النظر وجود في اليمن في عصر بني رسول سوى في مدينة عدن فقط، للانتعاش التجاري الذي شهدته خلال تلك المدة.



الديوان على حركتها التجارية، ومن الملاحظ أن مدينة عدن كانت المقر الأساسي لديوان النظر، ونتيجة لما كان لهذه المدينة من نشاط تجاري كبير[1] دعت الحاجة إلى وجود طاقم متكامل من الموظفين لإدارة شؤون هذا الديوان وتسيير أموره وتسهيل الإجراءات والمعاملات للتجار، ويأتي رئيس ديوان النظر على رأس الجميع، وقد يكون لمتولي هذا الديوان دور في جمع صاحبه العديد من الأموال التي قد يكسبها من التجارة بالطرق غير الرسمية[2]، وكان رئيس ديوان النظر مسؤولاً على جماعة من المختصين بإدارة شؤون النظر في عدن مثل: ناظر الفرضة[3] الذي له النظر في أموال عدن حيث يتفقدها، وإليه يرفع حساباتها لينظر فيها ويدقق في ذلك ليتسلم المقرر ويرد الباقي[4].

وكان لناظر الفرضة نائب يعرف بنائب الفرضة ويقوم بأعمال الناظر في حالة غيابه، وإلى جانبه كان شخص يعرف بضامن الفرضة أو ضامن الواجب[5]، إذ يقوم بتحصيل

انظر: عليان، الحياة السياسية، ص167 – 168. إلا أن الجندي يشير إلى وجود مثل هذا الديوان في مدينة جبلة، وذلك عند ترجمته لحياة الشيخ الجمال محمد بن أبي بكر بن عمار صاحب ديوان النظر في عصر السلطان المجاهد الذي ولي ديوان النظر في جبلة، لما تميز به من حسن سيرة وتصرف، حتى إن الرعية هناك انتفعوا به واستقرت أمورهم في مدة ولايته. للمزيد انظر: السلوك، 2/ 599. وقد يكون مقر جميع فروع ديوان النظر في مدينة عدن، أي أن رئيس هذا الديوان في عدن يشرف على جميع الفروع الموجودة في المدن اليمنية الأخرى.

(1) الأشقر، محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص229 – 300.

(2) يذكر بامخرمة موقف أهالي مدينة عدن من صاحب هذا الديوان محمد بن عبد الله شمس الدين الجزري الذي أجار عليهم، وأخذ أموالهم دون أي وجه حق، حتى إنهم شكوه للسلطان المظفر يوسف (الأول) الذي أمر بمصادرة أمواله وتغريمه ثلاثين ألف دينار، بعد أن تأكد له صحة شكوى أهالي هذه المدينة. تاريخ ثغر عدن، 2/ 221.

(3) الفرضة: هي محط السفن على البحر. الرازي، مختار الصحاح، مادة فرض. ويقصد هناء بالفرضة مدينة عدن لوقوعها على ساحل البحر، حتى إن أسماء العاملين فيها ووظائفهم أصبحت تضاف لها فرضة، كناظر الفرضة وغيره.

(4) دهمان، معجم الألفاظ التاريخية، ص150.

(5) نور المعارف، 1/ 521.



خراج أو عشور فرضة عدن لقاء مبلغ معلوم يتعهد بدفعه لخزينة الدولة سنويًّا[1]، وقد تميز بعض الضُّمَّان الذين تذكر المصادر أسماء بعضهم في عصر السلطان المظفر يوسف (الأول) كابن الجزري وابن مظفر؛ بالجور والتعسف مع التجار في عدن، حتى إن السلطان كثيرًا ما كان يوجه إليهم العديد من النصائح بالعدل والإنصاف، وإزالة الظلم والجور، واتقاء الله في رعيتهم[2].

وفضلًا عن ذلك، فقد كان لفرضة عدن عدد من المشايخ الذين يبدو أنهم كانوا من موظفي ديوان النظر، ويُعرَفون بمشايخ الفرضة، ويشرف هؤلاء على عملية تفريغ البضائع وفرزها، وتحديد ما عليها من عشور وضرائب، ويتم تكليفهم بذلك بموجب مرسوم يصدر عن السلطان، ويجلس المشايخ عند قيامهم بعملهم على دكة[3] إلى جانب عدد من الموظفين، كما يوجد للمشايخ نواب يقومون بعمل المشايخ في حالة انشغالهم[4].

كما تضم فرضة عدن عددًا من الكُتَّاب الذين تختلف مهامهم، ومنهم: كُتَّاب الصندوق الذين يكتبون أصولات تقبيض لما يتم شراؤه لبعض الدور السلطانية من خيل ودهون من سفن النقل التجارية[5]، وكاتب المتجر، وكاتب التنجيل[6]، وكاتب الوصولات، ويكون كاتب المتجر المسؤول الأول عن المتاجر أو المخازن التابعة لديوان الدولة، ويعمل على تسجيل ما يدخل إليها من بضائع، أو ما يصرف منها، ويكون هو المصدر الوحيد للمعلومات عن البضائع لمشايخ الفرضة، ويتولى كاتب التنجيل تدوين أسماء البضائع التي يتم تفريغها أو شحنها إلى السفن التجارية، ويكون

(1) ابن الديبع، الفضل المزيد، ص389.

(2) انظر: نور المعارف، 1/ 523.

(3) الدكة: بناء يرتفع عن الأرض بمسافة متر أو يزيد يجلس عليه الناس، واللفظة ما زالت مستعملة في اليمن حتى اليوم.

(4) نور المعارف، 1/ 508، 513، 514.

(5) نور المعارف، 1/ 511، 513.

(6) يطلق عمال الموانئ حتى اليوم كلمة تنجيل بمعنى تفريغ البضائع من السفن التجارية.

هو المسؤول عن جميع البضائع التي يتم تفريغها، ولا يسمح لأحد أن يفتحها إلا بحضور المباشرين من مشايخ الفرضة، ويتم التحقق عن أي بضاعة وجدت مفتوحة لمعرفة السبب في فتحها، ويكون هو المسؤول عنها، أما كاتب الوصولات فهو المسؤول أمام مشايخ الفرضة شهريًا عن أسماء الرقيق الداخلين إلى عدن عبر البحر، محددًا في قوائم المتوفين منهم، والمتغيبين، ومن بقي في الفرضة، ومن تم شراؤه ومن سُلِّم لصاحبه أو مالكه(1).

وكيفما كان الأمر، فقد ضم ميناء عدن عددًا من العاملين إلى جانب من تم ذكرهم، وعادة ما يكونون من عامة الناس، وعلى الرغم من بساطة عملهم؛ إلا أنهم أدوا دورًا كبيرًا في التبشير بوصول السفن التجارية، وتسهيل إجراءات التعامل مع التجار لاسيما القادمين منهم إلى اليمن، ومن هؤلاء الموظفين: الناظرون الذين يجلسون في مواقع متفرقة في أعلى المناطق الجبلية في عدن؛ لترقب السفن الواصلة عبر البحر، ولابد أن يتصفوا بقوة النظر، والصوت، والسمع، إذ يطلقون أصواتهم إذا ما لاحظوا قدوم سفينة تجارية إلى ميناء عدن، ليصل خبرها إلى والي عدن ومشايخ الفرضة، ويتحصل الناظرون على دينار ملكي من الفرضة إذا ما صح ما جاءوا به من خبر، وإن كان خبر وصول هذه السفينة غير صحيح يتم ضربه عشر عصي(2)، وإذا تم التأكد من صحة الخبر ينتظر حتى ترسو السفينة في البحر، ويركب عدد من موظفي الفرضة - المعروفين بالمبشرين - السنابيق(3) إلى السفينة التجارية الراسية للقاء ناخوذتها(4)، آخذين منه معلومات وافية عن السفينة، ويتولى موظف يعرف بالكراني - يبدو أنه من موظفي

---

(1) انظر: نور المعارف، 1/ 512، 514.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 138.

(3) السنابيق: وهي سفن صغيرة تستخدم في نقل الأزواد والأشخاص من السفن الكبيرة إلى الشاطئ. النخيلي، درويش محفوظ، السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، الإسكندرية، 1974م، ص70 - 71؛ شهاب، تاريخ اليمن البحري، ص269، 273.

(4) الناخوذة: هو صاحب السفينة أو المركب، وما زالت هذه الكلمة تستعمل لدى ملاحي السفن الشراعية. السامرائي، رحلة في المعجم التاريخي، ص437.



الحسابات في الفرضة - عملية تسجيل كل ما تحتويه السفينة، ثم يعود الجميع إلى الفرضة، ويتولى المبشرون عملية إخبار الناس بما تحتويه حمولة السفينة، ويحصلون مقابل ذلك على مبالغ مالية كبشارة لهم ممن يهمهم خبر وصول مثل هذه السفن(1)، وبأمر من الوالي يصعد موظفون يعرفون بالمفتشين للقيام بعملية تفتيش جميع من في السفينة تفتيشًا دقيقًا، يصل إلى العمامة، والشعر، وكم القميص، وأماكن من عورة الإنسان، وكذلك بالنسبة للنساء، إذ تقوم امرأة عجوز كبيرة في السن بهذه المهمة، ثم يقومون بتحديد ما يمكن فرضة على البضاعة من رسوم تجارية، ويتولى جماعة من عمال الفرضة عملية نزع قلاع السفينة، ولا تسلَّم لصاحب السفينة إلا بدفع الرسوم المقررة على البضائع(2).

وفي هذا الصدد، فإنه عند إنزال البضائع إلى الفرضة يتولى موظفون يعرفون بالوزانين عملية وزن هذه البضائع، مع قيام موظف آخر يعرف بمملي البضائع بإملاء أسماء هذه البضائع وبصوت مرتفع يسمعه الجميع بعد وزن كل سلعة تجارية، ويشترط فيه أن يعطي وجهه لجميع تجار البضائع ولموظفين الميناء تجنبًا لأي تلاعب من قبله مع التجار، وتجنبًا أيضًا لمنعه من عدم إعطاء معلومات غير صحيحة عن هذه البضائع تهرُّبًا من الرسوم(3).

وفي الوقت نفسه، يلتحق بالموانئ اليمنية كميناء عدن عدد من الموظفين العاملين في السفن التابعين للدولة؛ كنواخيذ للسفن والبحارة العاملين عليها، وأهمهم الزراقون، أو المجدفون، والطباخون، والصناع، وغيرهم ممن سخرتهم الدولة للعمل في موانئها(4)، ويكون مسؤولًا عن الجميع موظف يعرف بمتولي أمر المراكب اليمنية(5).

---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 138 - 139؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 57.

(2) المجاور، تاريخ المستبصر، ص 139.

Goitein, S. D. Two Eyewitness Reports on Expedition of the king of Kish Against Aden, (BSOAS)، N. 16، 1954, p. 248.

(3) نور المعارف، 1/ 512، 523.

(4) نور المعارف، 1/ 175 - 176، 494، 513؛ الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1/ 209 - 211.

(5) الفاسي، شفاء الغرام، 2/ 318.



وعلاوة على ذلك، فقد وضع بنو رسول على حدود ومداخل بعض المدن التجارية، عددًا من الموظفين والحرس لمنع دخول البضائع إلا بعد أن يتم أخذ الضرائب أو المكوس[1] عليها، ويكون على رأس الجميع موظف مهمته تحديد ما على هذه البضائع من ضرائب ويعرف بنقيب العشارين[2]، ويكون تحت يده جميع هؤلاء الموظفين[3].

خلاصة القول، أن هؤلاء الموظفين كانوا هم القاعدة الأساسية لإدارة الميناء وتشغيله وتنظيم أموره، كما كان لهم الدور الأكبر فيما شهده ميناء عدن من تطور ونماء وازدهار، ومما لا يدع مجالًا للشك أن رقابة الدولة عليهم، ونزولات السلاطين إلى الفرضة بشكل مستمر ودائم، وتفقدهم لسير العمل في هذا المرفق الحيوي الذي كان يدر على الدولة أموالًا طائلة، ومحاسبة المقصرين والمستهترين واللصوص؛ كان سببًا رئيسًا في إخلاص هؤلاء في عملهم، وما ترتب على ذلك من تطور شهده ميناء عدن في المدة موضوع الدراسة.

خامسًا - نوعية الصادرات والواردات لميناء عدن:

على الرغم من تعدد الموانئ التي انتشرت في السواحل الجنوبية للجزيرة العربية، وسواحل البحر الأحمر الغربية؛ إلا أن ميناء عدن قد تميز عنها بصفات رفعت من شأنه وزادت من مكانته في العصر الإسلامي وما قبله، وكانت سببًا في نجاحه وكثرة التعامل معه من قبل التجار الذين أرادوا أن يكونوا متميزين في نوعية بضائعهم التي كانوا يتاجرون بها مع غيرهم عبر هذا الميناء، ومن تلك الصفات التي أعطت لهذا

(1) المكس هو الجباية، كما يطلق على ما يأخذه العشار من أموال العشر على البضائع. انظر: باشا، مرآة الجنان، ص69.

(2) وهو الموظف الذي يأخذ العشر من أموال التجار على بضائعهم التجارية. الرازي، مختار الصحاح، مادة (عَشْر). وللمزيد عن العشر وبداية ظهوره في الإسلام وتطبيقه في اليمن. انظر: الشجاع، عبد الرحمن عبد الواحد، النظم الإسلامية في اليمن ميلادًا ونشأة، ط1، دار الفكر، دمشق، 1409هـ/ 1989م، ص77 - 78.

(3) الجندي، السلوك، 1/ 473.



الميناء سمة خاصة هي نوعية البضائع التي كانت تورد إليه أو تصدر منه إلى موانئ العالم الأخرى، إذ استورد ميناء عدن أنواع البضائع وأشكالها لاسيما ذات الرواج في عدن واليمن والجزيرة العربية والعالم، كما صدّر عبر هذا الميناء بضائع كان بعضها من منتجات اليمن التي وجدت في عدن المتنفس الوحيد لتصديرها إلى العالم، لما لهذه البضائع من حاجة وطلب من قبل دول العالم المختلفة في ذلك الوقت، فقد اشتهرت اليمن بمنتجاتها النادر على مستوى العالم، والمطلوبة في حياة الناس مثل: البن، والحبوب، والسمن، والعسل، والزبيب، واللوز، وخبز الحنطة والشعير، والسويق، والذرة، والدخن، وغيرها[1]، وأخذت في تصديرها بعد زيادة الطلب عليها عالميًّا، وكانت مدينة عدن وميناؤها المخزن الذي يجمع فيها تجار اليمن بضائعهم لتهيئتها وشحنها وتصديرها إلى الخارج، أو بيع ما يمكن بيعه في أسواقها المشهورة لتغطية طلب السوق المحلية هناك، مما زاد من أهميتها.

ومن الملاحظ أن العلاقات التجارية لعدن بغيرها هو ما أعطاها تلك الأهمية لاسيما مع الدول العظمى تجاريًا صاحبة المنتجات المطلوبة في ذلك الزمن مثل: البحرين، والسند، والهند، والصين، وأفريقيا، ومصر، وغيرها ممن كانت سفنهم ترسو في السواحل العدنية لتفريغ ما تحمله من بضائع مطلوبة في اليمن وفي غيرها، فشكلت فرضة عدن سوقًا تجارية مشهورة لمنتجات هذه الدول، ووسيطًا تجاريًّا لتصريفها إلى بقية موانئ العالم، وتصف بعض المصادر التاريخية نوعية بعض تلك السلع ذات الأهمية والطلب في أقاليم العالم المختلفة، وتحديدًا منتجات الصين التي اشتهرت بزراعتها المختلفة وصناعاتها النادرة التي دخلت في إعداد الأدوية والطعام والملابس والعطور والزينة والبناء والتعمير وغير ذلك، وكان من أهم تلك المنتجات؛ السلع الصينية التي كانت تصل إلى عدن، وأدت إلى زيادة الصيت التجاري لمينائها، مثل: الحديد الفرند، والكيمخت، والمسك، والعود، والسروج، والغضار، والفلفل، والدارفلفل، والنارجيل، والهرنوة، والقاقلة، والدارصيني، والخولنجان، والبسباسة،

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 37.



والأهليلجات، والأبنوس، والذبل، والكافور، والجوزبوا، والقرنفل، والكبابة، والثياب المتخذة من الحشيش، والثياب العظيمة المخملة، وأنياب الفيلة، والرصاص القلعي، وغيرها من القنا والخيزران، وأكثر السلع التي يتجهز بها إلى سائر البلاد[1]، ووصل الأمر إلى أن تضرب الأمثال بتجارات الصين التي كانت تصل عدن، وأصبح يقال بين عامة الناس وخاصتهم عن هؤلاء التجار إنهم جاءوك تجارًا أو ملوكًا لما كانت تصل معهم من ثروات كانت سببًا في لفت نظر العالم لمدينة عدن وميناءها التجاري، إضافة إلى ما كان يورده ميناء عدن للصين والعالم من سلع مطلوبة، مثل: العنبر، والشروب، والدرق، والحبش، والخدم، وجلود النمور، وغير ذلك من المنتجات اليمنية والمستوردة المطلوبة في ذلك الزمن[2].

وظلت الصين تنظر لميناء عدن كسوق تجارية لتصريف بضاعتها المهمة إلى مختلف بلاد العالم؛ بحكم موقع الميناء المتوسط لقارات العالم، لهذا انتعشت التجارة الصينية في العصر الرسولي، وزاد هذا من وصول تجارهم إلى ميناء عدن، إضافة إلى تجار العالم الذين كانوا يتوافدون لأجل شراء تلك السلع وتصديرها إلى موانئ بلدانهم، ومن تلك البضائع البضاعة التي وصلت ميناء عدن سنة 702هـ/ 1302م عن طريق الصين، وكانت تحمل من الحرير ثلاثمائة بهار، (البهار الواحد ثلاثمائة رطل بالبغدادي)، ومن المسك المفرغ في أواني الرصاص أربعمائة رطل وخمسون رطلًا، ومن الفخار الصيني جملة مستكثرة، ومن الأواني الشم المطعمة بالذهب من الصحون الكبار جملة جيدة، ومن الثياب المختلفة الألوان مثل ذلك، ومن المماليك والجواري شيئًا كثيرًا، ومن الفضة الماس خمسة أرطال، وبلغت عشور ما وصل ثغر عدن من تلك البضائع ثلاثمائة ألف درهم[3]، وهو مبلغ يعد ثروة كان يحصل عليها حكام اليمن وملوكها بفضل هذا الميناء عدن.

---

(1) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص54.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص97.

(3) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1/ 290.



وفي هذا الصدد، كان ميناء عدن مصدرًا لتصدير العديد من السلع التجارية ذات الرواج في ذلك الوقت إلى الموانئ المصرية الشهيرة كميناء الإسكندرية وغيره، فصدّر إليها من السلع المحلية الصنع التي اشتهرت بها اليمن: الأقمشة الحريرية، والملبوسات، والأواني، والتحف الفضية، والنحاس، والسجاد، والحصر، والمناضد، وقدور الطهي، ومن الأغذية الجبن، والزبيب، وزيت الزيتون، وأدوات الإضاءة وزيوتها من الأسرجة والمصابيح وغيرها، ومن الملابس الحلل اليمانية، والثياب الصعدية والعدنية، ولجودة الحديد الصعدي وغزارة إنتاجه؛ فقد تم تسويقه محليًّا على نطاق واسع، وصُدِّر إلى مصر عبر ميناء عدن[1]، في حين استوردت اليمن والجزيرة العربية عبر ميناء عدن العديد من السلع التجارية المصرية ذات الرواج في اليمن وخارجها[2]، وأصبحت عدن بذلك سوقًا تجاريًّا لإعادة تصدير البضائع المصرية التي كان يتوافد للحصول عليها العديد من تجار العالم الذين كانوا على معرفة مسبقة بوجودها في ميناء عدن، فتتوافد سفنهم بشكل دائم لأجل هذا الغرض.

وبحكم موقع ميناء عدن في الطرف الجنوبي الغربي للجزيرة العربية، ونتيجة لقربه الجغرافي من السواحل الشرقية لأفريقيا؛ اكتسب هذا الميناء أهمية خاصة بالنسبة لموانئ أفريقيا التي زادت من نسبة تعاملاتها معه، بوصفه من أهم ثغور الجزيرة العربية الجنوبية، ويعدُّ مركزًا مهمًّا وسوقًا لتجارتهم التي كانت مطلوبة عالميًا لاسيما أسواق المواشي والبهائم التي اعتمد عليها الناس كثيرًا في ذلك الوقت في مواصلاتهم وتغذيتهم وشربهم ولبسهم، إضافة إلى أسواق الرقيق والخدم التي عُدَّت مدينة عدن من بين أهم أسواقها المشهورة على مستوى اليمن والجزيرة العربية، ولم تكن تلك السلع إلا نماذج لغيرها من البضائع التي كانت تصل إلى ميناء عدن أو تصدر عبره

---

(1) خليفة، ربيع حامد، الفنون الزخرفية اليمنية في العصور الوسطى، د. ن، القاهرة، 1992م، ص19، 165.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142؛ نور المعارف، 1/ 187، 414، 434، 435، 448، 483 – 484.



بصورة زادت من أهمية الميناء الذي تميز بنوعية الصادرات والواردات التي تعمل بها مع دول الجوار الأفريقية وغيرها[1].

إلا أن علاقة ميناء عدن بمناطق الهند المختلفة وجزرها وموانئها الشهيرة في ذلك الزمن، وزيادة نسبة الواردات والصادرات بينهما زاد من مكانة عدن ومينائها، بعد أن أصبح محطة رئيسة للراغبين في الحصول على أرباح سريعة من تجار الهند وغيرهم؛ نتيجة لما وصلهم من أخبار مدينة عدن وما كانت تدره من أموال على المتعاملين معها من التجار. وقد صدّرت اليمن للهند سلعًا كان لها رواج كبير في ذلك الوقت، وكانت سببًا في تسابق التجار على فرضة عدن للحصول على أجودها، بعد أن اشتهرت أسواق عدن ببيعها مثل: الخيول العربية الأصيلة التي كانت تباع لتجار الهند في أسواق عدن الشهيرة المعروفة بالحلقة، فضلًا عن البضائع التي كان مصدرها بلاد مصر وتصدَّر إلى الهند[2]، في حين أصبح ميناء عدن مخزنًا للبضائع الهندية التي كانت تصل إلى الفرضة بشكل دائم، مع ما كان عليها من طلب عند الشعوب العربية وغيرها، وكان لوصول تلك البضائع إلى عدن مثل البرود الهندية المختلفة، والثياب، والعطور، والبهارات بأنواعها، والأحذية المصنوعة من الجلد الخالص وغيرها[3]؛ دور في زيادة سمعة عدن وميناءها التجاري الذي لفت نظر التجار بكثرة معاملاته مع موانئ العالم الأخرى، وكثرة الأرباح لمن حط بتجارته فيه.

خلاصة القول، أن نوعية البضائع والسلع التجارية والموانئ التي تعامل معها ميناء عدن كانت سببًا في شهرته العالمية ونجاحه بين غيره من موانئ العالم ودول الجوار، لاسيما وأن ما تم رصده من بضائع كانت هي صاحبة الرواج في ذلك الوقت، وعبر ميناء عدن صُدِّرت إلى سائر بلدان العالم، فكان منها ما ينقل بحرًا بسفن شحن خصصت لهذا الأمر، ومنها ما ينقل عبر قوافل تجارية تسير برًّا إلى شمال الجزيرة العربية وشرقها.

---

(1) انظر: نور المعارف، 1/ 191، 360، 363.

(2) نور المعارف، 1/ 478، 504، 505، 506.

(3) انظر: نور المعارف، 1/ 409، 410، 415، 421، 446، 448، 470.



سادسًا - تهيئة مدينة عدن خدميًا وسكنيًا:

من الأمور التي كانت سببًا في بروز ميناء عدن، وزيادة شهرته وصيته في العالم، وما ترتب على ذلك من نقل العديد من تجار العالم تجارتهم إلى هذا الميناء، وانتقال بعضهم بأسرهم إلى مدينته التاريخية للاستقرار فيها؛ هو ما وجده هؤلاء التجار الوافدون في مدينة عدن من توافر للخدمات الأساسية والضرورية للحياة والعيش الكريم، فضلًا عن التخطيط العمراني المنظم للمدينة التي عُمِّرت بشكل شوارع وحواري منسقة ومرتبة ذات طوابق متعددة بالحجر والجص والآجر والخشب، وكانت دور عدن مربعة الشكل، وتتكون من طبقتين، الطبقة السفلى مخازن، والعليا منها مجالس للسكن والإقامة[1]. وأقيمت بين شوارعها الأسواق المختلفة، والحوانيت، والقصور، والمدارس، والمساجد، والأربطة، والحمامات، والفنادق، والمعاصر، والورش، والمصانع، والمرافق الحكومية الخدمية والقضائية وغيرها، علمًا بأن الدول التي تعاقبت على حكم اليمن حرصت منذ إخضاعها لعدن - المدينة ذات النشاط التجاري - على تطوير البنية التحتية للمدينة التي اشتهرت تاريخيًّا بأمور لا تشجع على العيش المريح فيها، كشحة المياه، وندرة الزراعة والري، وقساوة الطبيعة الجبلية الوعرة، وحرارة الجو الشديدة الطاردة للسكن، حيث سعت تلك الدول بحكم زيادة الإقبال على المدينة التجارية وميناءها إلى توفير أولًا: الأساسيات والضروريات للحياة والبقاء، وذلك من خلال السعي للبحث عن مصادر للمياه النقية الصالحة للشرب؛ لأجل استقرار السكان الأصليين والوافدين عليها والمقيمين منهم[2]، فاجتهدوا في جلب الماء من مناطق بعيدة، تصل إلى مسيرة فرسخين[3]

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 137، بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص45.

(2) اعتمدت مدينة عدن منذ القدم على آبار قليلة جدًا قبل أن يحول ميناؤها إلى ميناء دولي، وكانت هي الموارد الأساسية لأهلها الأوائل، وقد ذكر الهمداني واحدة من هذه الآبار المعروفة بالحيق أحساء في رمل في جانب فلاة إرم، وبها أيضًا في ذاتها بؤور ملح وشروب. صفة جزيرة العرب، ص53.

(3) الفرسخ: عبارة عن ثلاثة أميال. الفراهيدي، أبو عبد الرحمن الخليل بن أحمد بن عمرو بن تميم البصري (ت: 170هـ)، كتاب العين، تحقيق: د مهدي المخزومي، د إبراهيم السامرائي، دار ومكتبة الهلال، د. ت، 4/ 332. والفرسخ يساوي 5544 مترًا. انظر: قلعجي، محمد رواس - قنيبي، حامد صادق، معجم لغة الفقهاء، ط2، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، د. ب، 1408هـ/ 1988م، ص343.



عن المدينة[1]، وكان توفير المياه من أهم التحديات التي واجهت حكام عدن منذ القدم، فحفروا في جبالها صهاريج عُدَّت اليوم تحفة فنية هندسية دقيقة، أبدع فيها أهل عدن، وحكام المدينة، وربطوها بشبكات مياه طويلة وعميقة تصل إلى البحر في حالة فيضانها[2]، واحتفظوا من خلالها بالاحتياطي الضروري من مياه الشرب لأهل المدينة في باطن الأرض لمدة زمنية طويلة من السنة، بعد كل موسم أمطار وسيول، في حين دفعت الحاجة أبناء عدن إلى العمل على حفر الآبار في شوارع المدينة، وفي المساجد والمدارس والحمامات العامة، وتورد لنا بعض المصادر التاريخية أسماء لعدد من تلك الآبار الشهيرة التي ضمتها المدينة، وقدَّرها ابن المجاور[3] بمائة وثمانين بئرًا حلوة طيبة الماء، كانت ضمن أملاك بعض الشخصيات وسميت باسمها، في حين أوقفت بعض تلك الآبار وحبست للمصلحة العامة لأهالي المدينة التجارية، ومن أهم تلك الآبار: بئر حلقم عود السلطانية، وبئر علي بن أبي بركات ابن الكاتب وهي قديمة جدًا، وبئر أحمد المسيَّب، وبئر ابن أبي الغارات وهي قديمة عند باب عدن، وبئر المقدم وهي قديمة أيضًا، وثلاثة آبار لشخص يسمى داود بن مضمون اليهودي، وثلاثة آبار للشيخ عمر بن الحسين، وبئر لعلي بن الحسين الأزرق، وبئر جعفر وهي قديمة طولها أربعون ذراعًا، وبئر زَعْفَران وكانت موقوفة على المسلمين سكان عدن، وبئر السلامي التي حفرت في سنة 617هـ/ 1220م، وآبار اللخبة، وبئر السماكين، وبئر الموحدين، وبئر أصحاب العمارة، وبئر الشيخ علي بن عبيد في وسط اللخبة، وبئر السعفة على طريق المفاليس التي كانت ضمن آبار عدن الاحتياطية، ولا يستقى منها إلا في حالة غلاء الماء في عدن، وبئر العماد على طريق أبين، يستقى منها أيام المواسم، وغير ذلك من الآبار التي لا يسعنا هذا المبحث لذكرها كاملة[4]. ولابد من الإشارة هنا

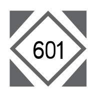
---

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص130.

(2) للمزيد من المعلومات عن هذه الصهاريج انظر: محيرز، عبد الله أحمد، صهاريج عدن، المركز اليمني للأبحاث الثقافية والمتاحف، عدن، 1987م، ص24 وما بعدها.

(3) تاريخ المستبصر، ص 132.

(4) تاريخ المستبصر، ص 130 – 134.



إلى أن عدن تعاملت أيضًا مع بعض الآبار التي لم تكن صالحة للشرب نتيجة لزيادة نسبة الملوحة فيها، وعلى ما يبدو أن مياه تلك الآبار استعملت من قبل أهالي عدن للغسلة أو الوضوء في المساجد وغيرها[1]، علمًا بأن البدايات الأولى لمياه الشرب لعدن كانت من آبار لحج الشهيرة بوفرة مياهها وزراعتها المتنوعة التي كانت مصدرًا أساسيًّا لعدن بالخضار والفواكه والحبوب[2].

كما سعت الدول التي حكمت عدن وولاتها إلى العمل على تنظيم جانب العمارة المدنيَّة للمدينة، متجنبين في ذلك عشوائية بناء مساكن الناس، وإدارات الدولة، والأسواق والحوانيت والمخازن وغيرها، لتكون عدن مدينة تجارية منظمة، فتم التخطيط الصحيح للمدينة وشوارعها وحواريها التي حملت تسميات مختلفة كدليل على عملية الترتيب السكاني لكل من دخل عدن وعاش فيها واستقر، لتضم بعض تلك التقسيمات قوميات مختلفة الجنس والعرق والدين، في حين سميت بعض تلك الحارات بأسماء شخصيات بارزة من المشايخ والصالحين، وبأسماء بعض المهن والصناعات التي اشتهرت بها المدينة، فكان من أشهر تلك الحارات والشوارع مختلفة البناء ونمط التعمير: حارة الزعفران، وحارة جوهر، وحارة القطيع، وحارة البصال، وحارة حسين، وحارة الخساف، وحارة اليهود، وحارة البانيان أو حارة الدناكل أو الدياكلة (الهنود)، وحارة البربر، وحارة الزنوج أو الحبوش وغيرها[3].

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 132.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 108.

(3) للمزيد عن تلك الحواري وموقعها انظر: ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 117، 123، 132، 134، 135؛ البريهي، عبد الوهاب بن عبد الرحمن السكسكي اليمني (ت: 904 هـ/ 1491م)، طبقات صلحاء اليمن، تحقيق: عبد الله محمد الحبشي، ط2، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 1414هـ/ 1994م، ص329، 331، 333، 335؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص9، 49، 52، 83، 155، 246، 247؛ رابضة، أحمد صالح، معالم تاريخ عدن، مركز الدراسات والبحوث اليمني والمركز الفرنسي للدراسات اليمنية صنعاء، د. ت، ص16؛ بلعيد، محمد منصور، عدن في عصر الدولة الرسولية (629 - 858هـ/ 1231 - 1454م) دراسة تاريخية حضارية، رسالة ماجستير، جامعة عدن، عدن، 1428هـ/ 2007م، ص478 - 479.

وعلى ما يبدو أن مدينة عدن عُرِفت بعمرانها الشهير بين غيرها من مدن الأمصار الإسلامية الأخرى منذ مدة سابقة لمدة الدراسة، مما أعطى لها صيتًا عمّ الآفاق بين تجار العالم وجذبهم إليها، لاسيمًا وأن هناك إشارة تؤكد ذلك على الرغم من بساطة المدينة التي لم تعرف ببيوتها المبنية فقط، ولكن عرفت أيضًا بقصورها الفارهة في ذلك الوقت، وهو ما يؤكد لنا نهضتها العمرانية التي واكبت ازدهارها التجاري منذ القدم، ويصف لنا بعض المؤرخين أمثال القزويني[1] قصور عدن بقوله: "وبها قصران من قصور عاد، ولما بعث معاوية عبد الرحمن بن الحكم إلى اليمن واليًا، بلغه أن بساحل عدن قصرين من قصور عاد، وأن في بحرها كنزًا، فطمع فيه وذهب في مائة فارس إلى ساحل عدن إلى أقرب القصرين فرأى ما حولهما من الأرض سباخًا بها آثار الآبار، ورأى قصرًا مبنيًا بالصخر والكلس". كما وصفها بعض المؤرخين بأنها كثيرة القصور[2]، وعند تولي حكم عدن من قبل بعض الأسر مثل الأسرة الزريعية والأيوبية والرسولية شيدت في عدن بعض القصور والدور والإدارات الحكومية والوكالات المسيِّرة لشؤون الميناء وغيره، وكان أشهرها: دار المنظر التي تقع على جبل المنظر، وقد بناها بنو زريع حُكَّامُ عدن للصليحيين، وجدّده الملك الأيوبي المعز إسماعيل بن طغتكين[3]، ودار السعادة في جهة جبل حقات، وقد اختلفت المصادر في تحديد من قام ببنائها، ويذكر أن الملك طغتكين بن أيوب أول من شيدها، كما يقال إن السلطان المجاهد علي بن رسول (ت: 764هـ/ 1362م) هو الذي أمر ببناء دار السعادة، وكانت مشرفة على البحر، وفي رواية أخرى أن الدار كانت لبني الخطباء، وهم تجار سكنوا عدن في أيام الدولة الرسولية[4]، ودار الصلاح التي شيدها صلاح بن علي الطائي أحد تجار عدن[5]، ودار الطويلة على محاذاة الفرضة في الجهة الغربية،

---

(1) زكريا بن محمد بن محمود (ت: 682هـ)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، د. ت، ص66.

(2) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص85.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 111.

(4) بامخرمة، تاريخ تغر عدن، ص21.

(5) بامخرمة، تاريخ تغر عدن، ص22.



وقد شيدها شخص يسمى ابن الخائن، ويبدو أنه كان من تجار مدينة عدن، وتميزت هذه الدار بأن لها دكتين مسقوفتين استخدمهما الكُتَّاب، واستخدمهما من حكم عدن في تخزين البضائع الواردة على المدينة[1]، ودار الوكالة التي كانت تتبع الدولة ويقوم عليها وكيل لجباية الضرائب من التجار[2]، ودار الزكاة التي خصصت لجميع الزكاة من قبل موظف عرف بالضامن[3].

وكان لانتشار الأسواق الكبيرة ذات الطوابق المتعددة في عدن دور في تسهيل عمل التجار، وعرض بضائعهم بشكل منظم، حيث عرفت عدن عددًا من تلك الأسواق المعروفة بالقيساريات، وكان أشهرها قيسارية العطارين التي أنشأها الملك العزيز طغتكين بن أيوب، وقيسارية والي عدن من قبل الأيوبيين الأمير عثمان الزنجيلي[4] وغيرها، فضلًا عمًّا اشتهرت به عدن من أسواق متخصصة ببيع بضائع التجار بالجملة والتجزئة مثل: سوق العطارين، وسوق أو خان البز، سوق الصاغة أو سوق الصوغ، وسوق الصيارفة، وسوق الخزف، وسوق الرقيق، وسوق الليل الذي يقام مساءً لتجنب حرارة الشمس، وسوق المواشي، وسوق الخيول، وسوق الفُوَّة، وأسواق الاستهلاك الشخصي اليومي مثل: سوق السمك، وسوق الملح، وسوق الخضار، وسوق الرطب، وسوق البهارات والتوابل والأعشاب الطبية، وسوق مواد البناء، وسوق القصب أو العلف، وسوق الحدادين وغيرها من الأسواق التي انتشرت بصورة دكاكين ومحلات متقاطرة إلى جانب بعضها البعض أو على البحر، علمًا بأن دور تلك الأسواق لم يكن فقط للبيع والشراء؛ وإنما كانت مكانًا يتجه إليه الناس للمشاهدة والترفيه عن أنفسهم[5].

(1) بامخرمة، تاريخ تغر عدن، ص21.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 143.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 143، 144.

(4) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص223.

(5) انظر: هُديل، طه حسين، أسواق مدينة عدن في عصر الدولتين الأيوبية والرسولية وتأثيرها الاجتماعي والترفيهي، كتاب عدن بوابة اليمن الحضارية، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، 2011م، ص339 - 341.



وزاد من شهرة عدن كمدينة معروفة استهوت التجار وغيرهم؛ ما عرف عنها من مدارس علمية بارزة وكتاتيب، ومساجد عتيقة ذاع صيتها في الآفاق، وأصبح التجار الوافدون والمقيمون يجدون فيها ما يملأ أهواءهم من ناحية تجارية وعلمية ودينية، لاسيما وأن أكثرهم جمعوا بين التجارة والعلم، فكانوا علماء معروفين بعلمهم وتجار مشهورين بثرواتهم[1]، وصارت مدارس عدن رغم محدوديتها مكانًا يتلقَّى فيه أبناء التجار العلوم المختلفة والقيم الدينية والأخلاقية، إلى جانب غيرهم من أبناء المدينة، وكان من أشهر تلك المدارس المعروفة: المدرسة المنصورية التي أنشأها المؤسس الأول للدولة الرسولية السلطان المنصور نور الدين عمر بن علي بن رسول، والمدرسة الياقوتية وغيرها[2]. ومن المسلَّم به أنه كان للمساجد والجوامع الكبيرة في عدن دور في ازدهار التعليم، إضافة إلى ما كانت تقدمه عدد من المدارس، فكان دور هذه المساجد والجوامع للتعبد والتدريس، وخدمة أبناء عدن والوافدين، وكان من أشهر تلك المساجد التي انتشرت في حواري عدن وشوارعها في ذلك الوقت: جامع عدن، ومسجد أبان، ومسجد العدني، ومسجد النبي ﷺ، ومسجد التوبة (أبو شعبة)، ومسجد ابن عبلول، مسجد الزنجبيلي، ومسجد السوق صاحب المنارة، ومسجد السماع، ومسجد عبد الله بن الخطيب، ومسجد ابن البصري، ومسجد البيلقاني، ومسجد الطواشي مرجان، ومسجد المالكية، ومسجد أبي قفل، ومسجد الشيخ جوهر، ومسجد المباه، ومسجد رباك، ومسجد اللخبة وغيرها[3].

ولإقامة التجار الوافدين وسكنهم أُنشئت في عدن الفنادق الشهيرة التي انتشرت في أحياء المدينة، وكان من أهمها: فندق بكاش الذي ينسب إلى التاجر ابن بكاش، الذي

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص69، 99.

(2) انظر عن تلك المدارس: رابضة، أحمد صالح، المعالم الفكرية للحضارة الإسلامية في اليمن (626 - 858هـ/ 1228 - 1454م)، رسالة دكتوراه، جامعة عدن، 1429هـ/ 2008م، ص91 - 93، 104.

(3) عن هذه المساجد والجوامع وما جاء عنها انظر: المقدسي، أحسن التقاسيم، ص103؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 128، 105، 132؛ الجندي، السلوك، 2/ 258، 392 - 393، 401، 404، 412، 419، 420، 426، 433، 443؛ بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 10، 13، 18، 19، 20، 21، 39، 54، 83، 99، 100، 108 - 109، 131، 159، 164، 246، 247، 248، 425، 427.



كان مقيمًا في عدن خلال عهد السلطان المظفر يوسف (الأول) بن نور الدين عمر، ثم رحل إلى الهند وتوفي فيها[1]؛ وفنادق باحَنَّان[2].

وشكلت المباني الخدمية من بين الضروريات التي رفعت من أهمية عدن ومكانتها وقيمة مينائها التجاري لدى الوافدين إليها من التجار وغيرهم، وكانت الحمَّامات من بين أهم تلك المنشآت المدنية التي كان المسافرون والتجار في أمس الحاجة إليها، واشتهرت في عدن خلال مدة الدراسة عدد من الحمامات المعروفة لدى كل سكان عدن وتجارها، ومن تلك الحمامات: حمّام المعتمد رضي الدين علي بن محمد التكريتي[3].

وبحكم أهمية عدن ومينائها أحيطت المدينة بأسوار حصينة وقلاع وحصون دفاعية، وأحكمت بأبواب تفتح وتغلق في أوقات معينة من النهار؛ مما ساعد على تحصين المدينة وتجنيبها أي اعتداء قد يأتي لها من الداخل أو الخارج[4]، وهو ما جعل من عدن مدينة تجارية مُهيَّأة لأي نشاط تجاري عبر مينائها، وأكسبها شهرة عالمية كأفضل المدن التجارية في المدة موضوع الدراسة.

المبحث الثاني: مراحل التدهور والانهيار وأسبابها

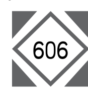
وصل ميناء عدن في حقبة التاريخ الإسلامي إلى مرحلة من التطور والازدهار بحكم العوامل التي ذكرناها سابقًا، والأسباب التي أسهمت بشكل أو بآخر في إنعاشه وإبرازه كميناء عالمي منافس للموانئ المحيطة به أو البعيدة عن اليمن، إلا أن هذا الميناء مرّ بمراحل مختلفة كانت سببًا في تعرضه لحالة انتكاسات مؤقته أثرت عليه وعلى علاقاته

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص269.

(2) وتنسب هذا الفنادق إلى التاجر العدني محمد بن أحمد باحنَّان الحضرمي، الذي استغل حالة الظلم والجور على الرعية من التجار في عصر السلطان الناصر أحمد بن الأشرف وهروبهم من عدن ولحج وبيعهم أملاكهم بأبخس الأثمان؛ فاشترى جملة من العقارات من دور وفنادق ودكاكين وغيرها بتعز وعدن، إضافة إلى جملة من الأراضي المزروعة بوادي لحج. انظر: بامخرمة، قلادة النحر، 6/ 416.

(3) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 117 – 118.

(4) انظر عن تلك الأسوار والأبواب: ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 126، 127، 128.



التجارية الخارجية، واختلفت تلك الأسباب بين سياسات بعض الحكام وتعاملاتهم مع التجار وغيرهم، وحالات الفوضى التي كان يشهدها البحر عند ضعف الدولة أو الحاكم، والاضطرابات التي تتعرض لها المدينة نتيجة للصرعات السياسية أو القبلية فتتسبب في ركود الحركة التجارية في المدينة أو الميناء، وإعراض التجار عن المرور بالميناء بحرًا واتجاههم إلى الموانئ الأخرى، فضلًا عن تعمد بعض الدول المجاورة لإظهار العداء لعدن في محاولة لتعطيل حركة الميناء، وإنعاش موانئها، وهو ما سوف نتحدث عنه في هذا المبحث.

أولًا - سياسة بعض الحكام وابتزازهم وجورهم:

كان جور عدد من الحكام وبعض الولاة من بين أهم الأسباب التي انعكست على سمعة ميناء عدن خلال بعض الحقب الزمنية، حيث أدى ذلك الجور إلى رهبة التجار والتراجع في التعامل مع هذا الميناء أو حتى المرور عبره وتصريف بضائعهم من خلاله؛ خوفًا من أن يتعرضوا للابتزاز والظلم من الحكام. وعلى الرغم من محدودية بعض الحالات التي ظهرت في ذلك الوقت؛ إلا أن مثل هذه الحالات كان لها انعكاساتها على سمعة الميناء، وتورد لنا بعض المصادر التاريخية عددًا من المواقف التي - على ما يبدو - أثرت في نفسيات التجار بعد سوء معاملتهم أو النّصب عليهم من قبل بعض الحكام، وعزوف بعضهم عن التعامل مع هؤلاء الحكام وضعف الثقة بهم، ومن ذلك ما جاء عن الملك المسعود بن الكامل الأيوبي آخر حكام بني أيوب في اليمن من عمليات نصب طالت أكثر تجار مدينة عدن، وذلك عندما قرر العودة إلى مصر بعد دعوة والده له بالسفر إليها، فجهز نفسه بسفن عديدة محملة بأنواع البضائع والتحف الثمينة، وزاد على ذلك أن كلّف من يدعو في بندر عدن التجار إلى شحن بضائعهم ضمن سفنه التي كما يقال إنها بلغت سبعين سفينة محملة بأنواع السلع والهدايا، مما يجنبهم دفع ما عليهم من عشور وضرائب، ولم تكن تلك الطريقة إلا علمية نصب كبيرة دفعت العديد من التجار إلى اتباعه دون معرفتهم بأن تلك التسهيلات هي للنصب عليهم فقط، وبمجرد نقل تجارتهم إلى سفنه طلب منهم أن يبيعوه إياها على أن يحصلوا



على ثمنها من عدن، فكان ذلك سببًا في إفلاس الكثير منهم، وانتزاع بقية التجار ثقتهم بمثل هؤلاء الحكام أو التعامل معهم بعد أن اكتشفوا أن تلك المحاولات ما هي إلا للنصب فقط، ويصف لنا المؤرخ الخزرجي[1] هذه الحادثة بقوله: "إن الملك المسعود تجهز بجهاز عظيم لم يسبقه إليه ملك، من جملته: ألف خصيّ، وخمسمائة صندوق من فاخر الأقمشة والملبوس، وثلاثمائة بهار من العود الرطب ومن العنبر الفاخر، وأربعمائة سرِيّة، ومن الجواهر واللآلئ والأحجار النفيسة ما لا ينحصر، وسبعون ألف ثوب صيني معلَّم بالذهب، ومن الصنائع ما لا ينحصر عدده، حتى قيل إن المراكب التي أقلَّت هذا سبعون مركبًا، وذلك أنه صاح في البنادر، من أراد السفر إلى الديار المصرية فليسافر مع الملك المسعود قبل سفره بمدَّة، فأقبلت التجار من كل ناحية بأنواع التجارات والبضائع، فاجتمع بهم في ثغر عدن، وقال لهم بيعوني هذه البضائع التي عندكم لتسلموا من العشور، فباعوا عليه فأخذها منهم وكتب لهم بأثمانها إلى اليمن، وأحال لهم بحوالات إلى كل ناحية، فصاحوا بالويل والثبور، فلم يلتفت إليهم ولم يحصل لأكثرهم شيء".

وشكَّل احتكار بعض الولاة والعمال لبعض السلع التجارية، عاملًا من العوامل التي أثرت على الحياة التجارية في ميناء عدن، مما تسبب في حدوث نوع من الاستياء من قبل التجار العاملين في المجال التجاري نفسه، دون السماح لغيرهم العمل بهذا المجال، ومِمَّنْ يذكر بذلك الأمير نور الدين عمر بن علي بن رسول الذي عمل في التجارة في عصر الأيوبيين قبل أن يقيم دولته، على الرغم من موقعه كأمير مفوض على اليمن من قبل الملك المسعود الأيوبي، على الرغم مما كان يدره عليه هذا المنصب من مال يغنيه عن العمل في التجارة وغيرها، إلّا أن حبَّه لجمع المال دفعه إلى هذا، وذلك بعدما دخل عدن سنة 624هـ/ 1226م، واحتكر تجارة نبات الفُوَّة على جميع التجار المتعاملين بتجارة هذه السلعة، حتى إن ذلك تسبب في حدوث أزمة شديدة في الأسواق[2]، ويبدو أن هذا النوع من التجارة قد راق له؛ لأنه في السنة التي تلتها

(1) العقود اللؤلؤية، 1/ 47.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص147.



سنة 625هـ / 1227م اشترى جميع ما مع التجار من فلفل ونحاس وصفر وحبوب وغيره واحتكره لصالحه، حتى إنه كان يأخذ البهار الفلفل بأربعين دينارًا ويبيعه على تجار الكارم بستين دينارًا، وعمل الشيء نفسه مع جميع البضائع الموجودة في عدن من عطب (قطن)، وسليط (زيت الجلجل أو السمسم) وغيرها؛ مما أكسبه أموالًا طائلة من وراء احتكاره للتجارة الصادرة أو الواردة إلى عدن(1).

وبحكم ما تشكله التجارة من مصدر دخل قوي فقد عمل بها معظم مَنْ جاء بعد المنصور من الأسرة الرسولية مع ما كانوا يمتلكونه من أموال وأراضي وعقارات تغنيهم عن مزاولة أي أعمال أخرى للحصول على المال، ومع هذا زاولوا التجارة واحتكروا بعضها على التجار. وممن اشتهر بذلك السلطان المظفر يوسف (الأول) الذي عمل في تجارة الطعام (الحبوب) إلى مكة المكرمة في حياة والده المنصور، واحتكرها على يد شخص يعرف بالمجد بن أبي القاسم(2)، وقد استمر في مزاولة التجارة حتى بعد توليه حكم اليمن، ويشير القلقشندي(3) إلى احتكاره لتجارة خشب الصندل أيضًا، والمتاجرة به وتصديره إلى الخارج عن طريق ميناء عدن، وهو ما تؤكده بعض المصادر من أن أموال السلطان المظفر يوسف هي من البضائع القادمة والصادرة إلى ميناء عدن، والذي يبدو أنه كان يتاجر بها بعد أن يتسلَّم عشورها(4).

ومثلت بعض الإجراءات الصارمة التي اتخذها ميناء عدن في عهد السلطان المظفر يوسف نوعًا من العوامل التي خلقت بعض الحساسية عند عدد من التجار، بعد التمييز بينهم في التعامل واحتكار بعض السلع التجارية، منها إجراء تقطيع خشب الصندل في عهد السلطان المظفر، فقد جرت العادة ألَّا يخرج هذا النوع من الخشب من الفرضة حتى يقطع ويكون حجم القطعة الواحدة شبرًا أو ما دونه، وكان السبب الحقيقي وراء

(1) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 147 - 148.

(2) الخزرجي، العسجد المسبوك، ق101ب.

(3) صبح الأعشى، 2/ 103.

(4) ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، 3/ 91 - 92.



تقطيع الصندل في ميناء عدن في عهد السلطان المظفر هو منع التجار وغيرهم من نقل قطع كبيرة من الصندل لتقدم كهدايا للحكام، فكان التوجيه بتقطيعه إلى حدود الشبر فما دونه بما يجعله لا يصلح هدية تليق بالملوك والأمراء، ومن هنا يكون هذا الامتياز حكرًا للسلطان فقط دون غيره، فهو الذى يستطيع أن يقدم هدية تليق بمقام هذه الشخصيات الكبيرة التي لا يستغنى أمثالها عن الصندل كمادة ترفيه تفوح روائحها في أجنحة وردهات قصورها، ومن هنا وأمام توسع حركة التجارة اليمنية شرقًا وشمالًا دخلت أخشاب الصندل وغيرها من السلع دائرة الاحتكار لاستخدامها في أهداف دبلوماسية وسياسية تخدم الأهداف الاقتصادية للدولة الرسولية ورعاياها[1].

كما كان للإجراءات التي اتخذها بعض السلاطين والملوك فيما بعد في التعامل مع التجار أثرها في نفوس بعض هؤلاء بعد التمييز بينهم في التعامل فيما كانوا يقدموه من هدايا مختلفة للحكام كنوع من المجاملة، ومن ضمن تلك الإجراءات التي تمت في ميناء عدن في عهد السلطان المظفر يوسف (الأول) بهدف استجلاب المنافع، أنه متى ما كان التاجر رفيع القدر لا تفتح هديته في الفرضة، بل تُسيَّر إلى الخزانة على حالها تحت حراسة من الجند لحفظها، أما هدية التاجر المتوسط الحال فلابد أن تُفتح هديته في الفرضة وتُعرض وتُثمَّن، ولا عشور على الهدية سواء كانت من رفيع القدر أو متوسط القدر[2]، ومما لا شك فيه أن مثل تلك المعاملات تسببت في حساسية خطيرة في التعامل بين التجار الذين فضل بعضهم تغيير وجهة سفره نتيجة لذلك التمييز.

وإضافة إلى ذلك، كان للمكاسب الكبيرة التي يحصل عليها ميناء عدن عبر العشور والضرائب التي تجبى من التجار أثرها في نفوس أهالي مدينة عدن والتجار أنفسهم، بعدما ظهرت لهم مواقع تخزين مثل تلك الضرائب وتصريفها، حيث يرفع من عدن في كل عام أربع خزائن إلى حصن تعز، ومنها: خزائن قدوم المراكب من الهند، وخزائن دخول الفُوَّة إلى عدن، وخزانة خروج الخيل من عدن إلى الهند، وخزانة سفر المراكب

---

(1) نور المعارف، 1/ 497، حاشية رقم (3618).

(2) نور المعارف، 1/ 498، حاشية رقم (3620).



إلى الهند، كل خزانة من هذه الخزائن يكون مبلغها مائة وخمسون ألف دينار وقد تزيد عن ذلك[1]، وعلى ما يبدو أن حجم كل تلك المبالغ التي لا تصرف في مصلحة مدينة عدن ومينائها وأهلها أثار حنق التجار أنفسهم في عدن بعدما شاهدوا ضرائب وعشور بضائعهم تذهب إلى وجهات مختلفة واستقلالها في غير مصلحة المدينة، وكان للحاكم دور كبير في ذلك الأمر.

وتأتي مرحلة حكم السلطان الناصر أحمد بن الأشرف إسماعيل الرسولي (803 – 827هـ/ 1400 – 1424م)، ويشهد ميناء عدن حركة تحوُّل خطيرة في تاريخه، نتيجة لاتِّباعه لسياسات مغايرة لسلفه من حكام اليمن، إذ بدأ برفع الضرائب والرسوم الجمركية على بضائع التجار، واحتكار شراء بعض السلع والبضائع المهمة لحسابه الخاص، ثم يأمر نوابه ببيعها بأكثر من ثمنها، فأحدث بذلك مظالم كثيرة كطرح الحرير بأكثر من ثمنه[2]، مما خلق حالة من الاستياء والتذمر والاضطراب بسبب جور السلطان الناصر[3]، الأمر الذي دفع بالعديد منهم إلى الهروب بتجارتهم من ميناء عدن إلى ميناء جدة الذي ظهر في ذلك الوقت منافسًا لميناء عدن، وبلغ الأمر ببعضهم إلى بيع أملاكهم والخروج من عدن[4]، وشكلت تلك الظاهرة مؤشِّرًا خطيرًا على مستقبل النشاط التجاري في ميناء عدن.

وكان لسياسة السلطان الظاهر يحيى بن رسول (831 – 842هـ/ 1428 – 1439م) دور في رصد السفن الهندية المتجهة إلى جدة، وإرغامها على العودة إلى عدن بعد اتجاه أكثرها إلى هناك، وبالفعل تم إلقاء القبض على بعض المراكب، وإعادتها إلى عدن[5]، وقد تسبب هذا الأمر في دخول اليمن في صراع بحري شديد مع القوى الكبرى

(1) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص65.

(2) ابن الديبع، وجيه الدين عبد الرحمن بن علي بن عمر الشيباني (944هـ/ 1537م)، قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، مطبعة السعادة، القاهرة، 1977م، ص111، 112.

(3) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص22.

(4) بامخرمة، قلادة النحر، 6/ 400.

(5) بامخرمة، قلادة النحر، 6/ 402.



لاسيما القوى المملوكية في مصر مما دفع بسلاطين بني رسول إلى معالجة مثل هذه الأمور والتخفيف من حدة الضرائب التي كانت تفرض على التجار، حتى استعاد ميناء عدن عافيته وشهرته السابقة بعد حالة الركود التي تعرض لها أثر تجنب التجار المرور به واتجاههم إلى ميناء جدة. علمًا بأن ميناء عدن خلال تلك المدة تعرض للعديد من المؤامرات من قبل دول الجوار لاسيما من قبل دولة المماليك في مصر، التي حاولت بكل الطرق تفعيل ميناء جدة والموانئ المصرية التي كانت تعد من أشد الموانئ منافسة لميناء عدن[1].

ثانيًا - الصراع السياسي وأثره في استقرار المدينة:

مرت مدينة عدن بمراحل صراع شديدة أثرت على أوضاعها الاقتصادية، وميناءها الذي اكتسب أكثر شهرته مما عرف عنه من هدوء وأمن واستقرار دفع التجار إلى أن يأمنوا على رؤوس أموالهم التي كانت تدار في الميناء وفي داخل أسواق المدينة وحوانيتها، وقد كانت أوقات الصراع سببًا في كساد التجارة وتجنب العديد من التجار المرور عبر ميناء عدن، أو الاستيراد منها، أو ضخ أموالهم إليها؛ خوفًا عليها من ذلك الصراع الذي قد يفقد مثل هؤلاء ثرواتهم وتجارتهم، وعلى الرغم من الأوقات الحرجة التي أثرت على تجارة عدن؛ إلا أن أشدها ما شهدته من صراع مرير ودموي شلّ حركة الأسواق، وأوقف الميناء، وأقلق التجار في الداخل والخارج، ودفع بالعديد منهم إلى إغلاق محلاتهم خوفًا عليها من النهب والسرقة التي قد تطال أموالهم وبضائعهم في ظل عدم وجود الدولة عند اشتداد ذلك الصراع خلال بعض الحقب الزمنية، ومن أشد تلك الحقب - على سبيل المثال لا الحصر - أيام الصراع بين السلطان الأشرف ممهد الدين عمر بن يوسف بن عمر بن علي بن رسول مع أخيه الملك المؤيد داود بن السلطان المظفر[2]، وما ترتب على ذلك من أحداث ومعارك وصل صداها إلى مدينة عدن التي تأثرت بسبب الخلاف بينهما، وتأثرت معها حياة الناس في مختلف نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعلمية.

(1) القلقشندي، صبح الأعشى، 13/ 338.

(2) الخزرجي، العقود اللؤلؤية، 1/ 240.



كما تعد مرحلة الصراع بين قبائل يافع آل أحمد وآل كلد في عدن خلال السنوات الأخيرة من عمر الدولة الرسولية من أكثر المراحل العصيبة التي عانت منها التجارة والميناء في عدن، بعد أن انتشرت الفوضى في عموم المدينة وأسواقها وحواريها وأزقتها التي عرفت بأمنها واستقرارها خلال مدة الدراسة، وأصبحت القبيلة هي المتحكم في مصير أهالي عدن وتجارها على إثر ضعف الدولة، وفشلها في إحكام قبضتها على المدينة، وحماية التجار الذين اضطر العديد منهم إلى الالتجاء إلى بعض تلك القبائل لحماية مصالحهم وتجارتهم وبيوتهم. ويصف لنا المؤرخ العدني بامخرمة[1] حجم ذلك الصراع، وتأثر التجار به خلال تلك المدة، والحلول التي لجأ إليها هؤلاء التجار للحفاظ على مصالحهم، فيقول في ذلك عن تلك القبائل: "وكانوا يتحاربون في نفس البلد، وينهبون بيوت التجار والأغراب، ولا يسلم منهم إلا من لجأ إلى أحد من كبار يافع ونقبائهم، وربما كان التاجر قد يأخذ جماعة من يافع بالجامكية، يبيتون فوق سطح بيته ومعهم الحجارة، يرجمون من قصد ذلك البيت بالنهب".

وقد حاولنا هنا إعطاء نماذج فقط لما كانت تتعرض له مدينة عدن من صراعات كان مصدرها حروب الحكام فيما بينهم، أو بعض القبائل الوافدة على المدينة، والمتصارعة مع بعضها أو مع السلطة الحاكمة لعدن، مما قد يؤثر بصورة أو بأخرى على عموم المدينة والميناء، لاسيما الحياة الاقتصادية فيها التي كانت تنشط بأمن المدينة واستقرارها، وتركد عند اشتعال حروب الفتنة التي كانت تحدث في داخلها بين قبائل المنطقة أو القبائل والسلطة الحاكمة في عدن.

ثالثًا - اللصوصية وقطع الطريق في البحر:

كانت عملية قطع الطريق على السفن التجارية المسافرة إلى عدن، وما يتعرض له التجار وسفنهم من عمليات نهب وسرقة قد تصل للقتل من بين أهم الأسباب التي أثرت في ميناء عدن، وأدت إلى ركود الحياة فيه خلال بعض الأوقات، وكوسيلة لتنشيط التجارة والنهوض بها في ميناء عدن عمل بنو رسول على حماية تجارتهم من

(1) بامخرمة، قلادة النحر، 6/ 425.



سفن القراصنة[1] الذين زاد خطرهم في تلك المرحلة الزمنية في المحيط الهندي، وبحر العرب، وخليج عدن[2]، وتقدم لنا المصادر التاريخية العديد من النماذج التي تؤكد لنا ما وصلت إليه مراكب التجار القادمة من بلاد الهند والسند وجنوب شرق آسيا أو السواحل الشرقية لأفريقيا، لاسيما وأن أكثر من تعرض لحملات القراصنة كانوا من التجار والحجاج والمسافرين والمؤرخين والرحالة المتنقلين عبر سفن التجار مثل الرحالة ابن جبير[3]، والرحالة ابن بطوطة[4]، وغيرهم ممن قدَّموا لنا وصفًا دقيقًا لحالات كانوا قد تعرضوا لها شخصيًّا وراحوا في وصفها.

أما التطور الخطير الذي شهدته القرصنة في عصر بني رسول، فقد تمثل في ظهور القراصنة المجُوَّرين[5] الذين فضلوا التهريب على السرقة وقطع الطريق والقتال، وقد برزوا في عصر السلطان الظاهر يحيى بن إسماعيل (831 - 842هـ/ 1427 - 1438م) دون غيره من سلاطين بني رسول[6]، مما تسبب في فقدان الدولة الرسولية لمصدر

(1) القرصنة: تعنى ممارسة السرقة والنهب في البحر، أو الأنهار الملاحية أو النزول من البحر على الشاطئ من قبل جماعة لا يزيدون عن بعثة أو حملة عسكرية، وقد ظهر القراصنة في السواحل اليمنية وعرفوا بلصوص البحر، كما حملوا تسميات مختلفة. علي محمود فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، دار عين، القاهرة، 1997م، ص143؛ هُديل، طه حسين، القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية وموقف حكام بلاد عُمان واليمن منها في العصر الإسلامي، ط1، مركز التاريخ العربي للنشر، إسطنبول، 2019م ص12 - 28.

(2) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص142.

(3) انظر: أبو الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رحلة ابن جبير، دار الكتاب اللبناني، بيروت، (د. ت)، ص75.

(4) انظر: تحفة النظار، ص168، 579، 620 - 621.

(5) يبدو أنه أطلق على عصابات عملت في البحار اليمنية، وأثارت الخوف والقلق فيها، وأصبح وجودها من المشكلات التي أغلقت السلطان الظاهر، وكثيرًا ما كان يصطدم بأفرادها بعد أن صاروا يشكلون خطرًا يهدد أمن وسلامة السواحل اليمنية. انظر: مجهول، تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: عبدالله محمد الحبشي، مطبعة: الكاتب العربي، دمشق، 1405هـ/ 1984م، ص214 - 215، 216 - 217، 218 - 219، 222، 224، 280.

(6) مجهول، تاريخ الدولة الرسولية، ص214، 215، 216 - 217، 218 - 219، 222، 224 - 225.



دخل كبير كانوا يحصلون عليه من ميناء عدن، والمتمثل بالضرائب الباهظة التي كانت تؤخذ على بضائع التجار الواصلة إلى عدن.

وللحفاظ على الملاحة في السواحل الجنوبية لليمن وميناء عدن كانت الشواني التابعة للدولة الرسولية تخرج لحماية السفن القادمة من الشرق[1]، وبفضل هذه الإجراءات تم النهوض بميناء عدن وزيادة حركة التجارة فيه مرة أخرى بعدما تعرض له من انهيار للحياة التجارية، وشحة البضائع في الأسواق، وضعف الدخل الضريبي الذي اعتمدت عليه الدولة الرسولية خلال تلك المدة الزمنية.

الخاتمة:

من خلال الاستعراض المفصل للعوامل التي أثَّرت إيجابًا وسلبًا على ميناء عدن في العصر الإسلامي لاسيما خلال حكم الأسرة الرسولية، فقد توصلنا إلى عدد من النتائج والاستنتاجات التي يمكن حصرها في الآتي:

- أن ميناء عدن احتل مكانه اقتصادية عظيمة لم يصل إليها أيٌّ من موانئ المنطقة خلال مدة الدراسة بشهادة كل من أرَّخ له، أو كتب عن طبيعة الحياة والعمل فيه.
- كان للحكام الذين تولوا حكم عدن والعمال والولاة دور كبير في تنظيم الحياة الاقتصادية في الميناء، من خلال الأنظمة والقوانين والأعراف التي فرضوها على الجميع، مع احترام التجار الوافدين والمستقرين في عدن لكل ما فرض عليهم في ذلك الوقت.
- كان لحرص الحكام وولاتهم على عدن في تقديم التسهيلات المختلفة للتجار اليمنيين والوافدين، والتخفيف عنهم ما كان يفرض عليهم من ضرائب مرهقة، وتكريمهم بالهدايا والهبات وغيرها؛ أثر في نقل الكثير منهم لرؤوس أموالهم إلى عدن، وتشغيلها في أسواقها التي شكلت لهم مصدر ربح عظيم لثرواتهم التي كانت تخضع للضرائب المختلفة التي استفاد منها حكام بني رسول في بناء واستقرار دولتهم الشهيرة.

---

(1) انظر: هُديل، القرصنة البحرية في سواحل جنوب الجزيرة العربية، ص104 - 111.



- أن مدينة عدن كانت مدينة مدنيَّة عريقة جُهِّزت ببنية تحتية متطورة لاستقبال التجار الوافدين من الخارج، الذين وجدوا فيها وفي شوارعها المنظمة ومدارسها ومساجدها وأسواقها وفنادقها كل سبل العيش والاستقرار الذي لم يجدوه في غيرها من المدن التجارية الساحلية المجاورة.
- كان لفرض هيبة الدولة في عدن وإلزام الجميع باحترام الأمن والاستقرار فيها دور في زيادة الوافدين على عدن من التجار وغيرهم ممن شكل الاستقرار بالنسبة لهم جزءًا من نجاح تجارتهم وزيادة ثرواتهم التي تضاعفت في عدن.
- على الرغم من النكبات الداخلية والخارجية التي مر بها ميناء عدن؛ إلا أنه كان لبعض حكام اليمن دور في حل معظمها بطرق مختلفة، أعادت للمدينة وميناءها هيبتها بين غيرها من موانئ العالم في المدة موضوع الدراسة.



العلاقات التجارية بين عدن وحضرموت في عصر دولتي بني رسول وبني طاهر 626 - 945هـ/ 1229 - 1538م

عبدالكريم محروس سعيد ميزان

باحث دكتوراه/ تاريخ إسلامي

Fwadabed33@gmail.com

تمهيد

من الواضحِ أن التجارة تمثل نشاطًا اقتصاديًّا مهمًّا في حياة الإنسان منذ القدم، وارتبط هذا النشاط عند المسلمين بالبدايات الأولى لظهور الدعوة الإسلامية؛ بل ويمتد إلى العصر الجاهلي؛ إذ كان للعرب رحلاتهم التجارية داخل جزيرتهم وخارجها، قال تعالى: ﴿لِإِيلَٰفِ قُرَيۡشٍ ۝١ إِۦلَٰفِهِمۡ رِحۡلَةَ ٱلشِّتَآءِ وَٱلصَّيۡفِ ۝٢ فَلۡيَعۡبُدُواْ رَبَّ هَٰذَا ٱلۡبَيۡتِ ۝٣ ٱلَّذِيٓ أَطۡعَمَهُم مِّن جُوعٖ وَءَامَنَهُم مِّنۡ خَوۡفِۭ ۝٤﴾[1]، وقال تعالى: ﴿فَإِذَا قُضِيَتِ ٱلصَّلَوٰةُ فَٱنتَشِرُواْ فِي ٱلۡأَرۡضِ وَٱبۡتَغُواْ مِن فَضۡلِ ٱللَّهِ وَٱذۡكُرُواْ ٱللَّهَ كَثِيرٗا لَّعَلَّكُمۡ تُفۡلِحُونَ﴾[2]، ورُوِيَ عن النبي محمد ﷺ كثير من الأحاديث تحثُّ المسلمين على التكسب وطلب الرزق ومنها العمل بالتجارة، من ذلك عندما سُئل ﷺ عن أطيب الكسب فقال: "عَمَلُ الرَّجُلِ بِيَدِهِ وَكُلُّ بَيْعٍ مَبْرُورٍ"[3]، والأحاديث الواردة في فضل

(1) سورة قريش، آية [1، 4].

(2) سورة الجمعة، آية [10].

(3) ابن حنبل، أحمد بن محمد بن حنبل (ت241هـ/ 855م): مسند أحمد بن حنبل، ج4، تح: أبو المعاطي النوري، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1998م، ص141.



العمل بالتجارة كثيرة، وللمسلمين أسوة حسنة في نبيهم فقد عمل ﷺ بالتجارة، وكان يتَّجر لزوجته خديجة، وخرج إلى الشام للتجارة في قافلة من تجار قريش[1].

وفي مصنفات المسلمين ومصادر تاريخهم نماذج كثيرة لعلماء وفقهاء جمعوا بين التجارة مع الناس والتجارة مع الله ﷻ، وسخَّروا جزءًا كبيرًا من أموالهم وثرواتهم لخدمة المسلمين والإنفاق على المحتاج منهم، وممن تسنَّم هذا الدور عدد من أصحاب الرسول ﷺ، وهناك أخلاف اقتدوا بهم، واشتهروا بالصلاح وسعوا في حاجة المسلمين، وأنفقوا وأعطوا عطاءَ من لا يخشَ الفقر، والملاحظ أن العلاقة بين التجارة والعلم عند المسلمين قد أظهرت قوة الترابط بين الإسلام وشؤون الحياة المختلفة، فتداخلت خطوط التجارة وقوافلها مع حركة الدعاة ورحلاتهم، فهم تجار ودعاة في آنٍ معًا، علماء كانوا أو طلاب علم، تحلَّوا بقيَم الدين ومبادئه، وكانوا أمناء في تجارتهم وفي دينهم.

ومع استقرار الوضع الأمني والتطور السياسي الكبير الذي شهدته دولة المسلمين تنظيمًا واتساعًا لاسيما بعد حركة الفتوحات الإسلامية؛ إزدهرت التجارة الإسلامية، سواء كانت تجارة داخل بلاد الإسلام نفسها، أو تجارة مع بلدان العالم الأخرى مثل الهند والصين وغيرها من البلدان في أوربا وإفريقيا، وتعددت مسالك التجارة في البر والبحر، ومعها ازدهرت كثير من الأسواق والموانئ التجارية، ولعل ميناء عدن من أهمها؛ نظرًا لموقعه واتصاله ببحار مفتوحة مكَّنت التجار المسلمين من الوصول إلى آفاق بعيدة، وأصبح مركزًا مهمًّا لاستقبال البضائع والسلع المختلفة من الشرق والغرب، لاسيما في عصر الدول الإسلامية المستقلة التي حكمت اليمن ومنها الدولة الرسولية والدولة الطاهرية.

إلى جانب ميناء عدن هناك موانئ أخرى على ساحل البحر الأحمر وبحر العرب مثلت هي الأخرى محطات ومراكز جذب للتجار من داخل اليمن ومن خارجها،

---

(1) ابن هشام، محمد بن هشام المعافري، ت213هـ/ 828م: سيرة ابن هشام، ج1، تح: مصطفى السقا، ط2، مكتبة البابي الحلبي، القاهرة، 1955م، ص187، 189.



وغدت المدن المقامة حول تلك الموانئ بمثابة أسواق تجارية ومراكز حضرية كسبت شهرتها من شهرة موانئها، وهي أسواق معروفة حتى في العصر الجاهلي، ومن هذه الموانئ ميناء الشحر، حيث كانت عدن والشحر في نظر سكان مناطق جنوب شبه الجزيرة العربية نهاية لطرق القوافل، ونافذتين على العالم الخارجي، وقديمًا شكَّلت الشحر واحدً من أهم أسواق العرب في الجاهلية، وتقام سوقها في منتصف شهر شعبان من كل عام، فإذا فرغ الناس من سوق الشحر ارتحلوا إلى سوق عدن أبين فينزلون بها[1].

يعدُّ ميناء الشحر أهم موانئ حضرموت في مدة الدراسة، يضاف إليه ميناء ظفار، إذ كانت ظفار أكثر ارتباطًا بحضرموت، حتى إنها تعد إلى وقتٍ قريبٍ بندرًا[2] من بنادر حضرموت[3]، وقد عُرِفتْ الموانئ الواقعة إلى الشرق من عدن ببلاد التفاريق، ويظهر أن التسمية جاءت مع فرض الدول المركزية في اليمن - كالدولة الرسولية والطاهرية - ضرائب على تلك الموانئ كإسهام منها للخزينة العامة[4].

بالإضافة إلى الموانئ البحرية هناك الأسواق والطرق البرية التي أدَّت هي الأخرى دورًا كبيرًا في العلاقات التجارية والتبادل التجاري بين عدن وحضرموت، وهي علاقة موغلة في القدم ظهرت تأثيراتها حتى في طرق ونمط البناء؛ فبيوت عدن كانت مبنية من الخوص لعزة الحجر عندهم، وكان الحجر يجلب من أبين ولا يقدر عليه إلا

---

(1) الأفغاني، سعيد: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ط3، دار الفكر، بيروت، 1974، ص266، 268؛ اليزيدي، ثابت صالح: الدولة الكثيرية الثانية في حضرموت 1845 - 1919م، ط1، جامعة عدن ودار الثقافة العربية، الشارقة، 2002م، ص45.

(2) البندر: كلمة فارسية تعني مرسى السفن. (مجموعة مؤلفين: المعجم الوسيط،ج1، ط1، دار الدعوة، القاهرة، ص71؛ شهاب، حسن صالح: عدن فرضة اليمن، ط2، مركز الشرعبي، صنعاء، 1989م. ص20).

(3) سيد مصطفى، سالم: وثيقة عربية من حضرموت إلى الصدر الأعظم باستانبول، بحث منشور في كتاب الندوة الدولية حول اليمن في العهد العثماني، صنعاء، 16 - 17 ديسمبر 2009م، مركز الأبحاث للتاريخ والثقافة الإسلامية، استانبول، 2011م، ص150.

(4) سارجنت، أر، بي: حول مصادر التاريخ الحضرمي، تر: سعيد النوبان، مطبعة جامعة الكويت، ص131.



أهل الثراء[1]، وكذلك الشحر لم تكن في أول أمرها مدينة وإنما أخصاص[2]، وعندما سيطر الرسوليون عليها اهتموا بها وحصَّنوها سنة 670هـ/ 1272م[3]، ثم تطور نمط البناء، فبنيت بيوت الشحر من اللبن والطين وتم كسوتها من الخارج بالجير، وسقوفها مسطحة تشبة بيوت ميناء عدن[4].

المبحث الأول: أثر العامل الاقتصادي على العلاقات السياسية بين عدن وحضرموت

نلاحظ أن الوضع السياسي في عدن قد عكس نفسه على طبيعة العلاقة بينها وبين حضرموت لاسيما الشحر الميناء الرئيسي في تلك البلاد، وقد تأرجحت هذه العلاقة بين التبعية والاستقلال؛ بل وصلت في بعض المراحل إلى الندِّية ومحاولة بعض حكام حضرموت فرض سلطاتهم على عدن وانتزاعها من يد حكامها، من ذلك تلك المحاولة التي تبنَّاها السلطان سالم الحبوظي[5] لانتزاع عدن من الرسوليين عندما تصور ضعف

(1) بامخرمة، الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1566م: تاريخ ثغر عدن، ط2، دار الجيل، بيروت، 1987م، ص19، 20.

(2) الأخصاص مفردها خص، وهو البيت المبني من الشجر أو القصب، سمي كذلك لأنه يُرى ما فيه من خَصاصةٍ أي من فرجةٍ. (ابن منظور، محمد بن مكرم، ت711هـ/ 1311م: لسان العرب، ج7، ط1، دار صادر، بيروت، 1300هـ، ص24).

(3) شيخ الربوة، شمس الدين محمد الأنصاري، ت727هـ/ 1327م: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، تح: مِهرن، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، بطربرغ، 1865م، ص217.

(4) باوزير، خالد سالم: موانئ ساحل حضرموت دراسة أثنوأثرية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة اليرموك، الأردن، 1992م، ص46.

(5) سالم الحبوظي هو: السلطان أبو محمد سالم بن إدريس بن أحمد بن محمد الحبوظي الحضرمي (671 – 678هـ/ 1272 – 1279م)، آخر السلاطين الحبوظيين، تولى مقاليد الحكم بعد أن خلع أخاهُ موسى، تمكن من بسط نفوذه على ظفار وحضرموت، وحاول السيطرة على عدن، قتله جيش المظفر الرسولي. (اليامي، بدرالدين محمد بن حاتم، ت.ب 702هـ/ 1303م: السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك الغز باليمن، تح: ركس سمث، مط جامعة كامبردج، لندن، 1974م، ص505؛ اليونيني، أبو الفتح موسى بن محمد، ت726هـ/ 1326م: ذيل مرآة الزمان، ج2، ج3، دار الكتاب الإسلامي، ط2، القاهرة، 1992م، ص89، ص8، ص30؛ الخزرجي علي بن الحسن، ت812هـ/ 1409م: العقد الفاخر الحسن في طبقات أكابر اليمن، مج2، تح: عبدالله العبادي، ط1، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، 2009م، ص908؛ بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ص115).



هذه الدولة، وقد سبق ذلك استمالة حاكم الشحر إلى جانبه[1]، وكذا محاولة السلطان أبي دجانة الكندي لانتزاع عدن من الطاهريين عندما زيّن له اليافعيون ذلك[2].

يبدو أن العامل الاقتصادي كان رديفًا للعامل السياسي في تلك العلاقة إن لم يكن هو المحرك الرئيسي لها، فقد طمع الحبوظي في السيطرة على مقدَّرات عدن المالية وطرد بني رسول منها، ومثله أبودجانة في محاولته لطرد الطاهريين من عدن، كذلك نجد أن العامل الاقتصادي كان من العوامل الرئيسة التي دفعت الرسوليين للسيطرة على حضرموت، وفي سبيل ذلك أرسلوا حملاتهم الواحدة بعد الأخرى، وكانت عدن منطلق أكثر تلك الحملات، وتعد حملة المظفر الرسولي (ت694هـ/ 1295م) سنة 678هـ/ 1279م على ظفار وحضرموت من أهمها[3].

وعلى خطى بني رسول سار الطاهريون وإن كانت حملاتهم على حضرموت قليلة مقارنة بالرسوليين، ورغم أن الأسباب المباشرة لتلك الأعمال العسكرية كان منبعها أطماع لدى بعض حكام حضرموت؛ إلا أن النتيجة في الأخير كانت خضوع عدن وحضرموت لسلطة سياسية واحدة - رسولية كانت أو طاهرية - تلك السلطة وإن كانت مؤقتة متقطعة؛ إلا أنها عمقت الروابط أكثر بين الإقليمين ومنها الروابطالاقتصادية.

رافق الجهود السياسية للرسوليين، والطاهريين من بعدهم في توسيع سلطتهم وفرض نفوذهم؛ تطورًا واضحًا في العلاقات التجارية بين مختلف الأقاليم الخاضعة لهم ومنها عدن وحضرموت، فخضوع الإقليمين لسلطة سياسية واحدة - مباشرة أو

(1) اليامي: السمط الغالي، ص506، 507، 508.

(2) أبو دجانة: هو محمد بن سعد بن فارس الكندي، خرج سنة 861هـ/ 1457م إلى عدن لأخذها من الطاهريين؛ لكنه فشل، توفي تقريبًا سنة 863هـ/ 1459م. (بامخرمة، الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1566م: قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر،ج6، ط1، دار المنهاج، جدة، 2008م، ص450؛ بامطرف، محمد عبدالقادر: الشهداء السبعة، ط2، دار الهمداني، عدن، 1983م، ص35).

(3) اليامي: السمط الغالي، ص511؛ الخزرجي، علي بن الحسن، ت812هـ/ 1409م: العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، ج1، تح: محمد بسيوني عسل، ط2، مركز الدراسات والبحوث اليمني، بيروت، 1983م، ص182.



غير مباشرة – أنعش الحركة التجارية بينهما، وخلق تقاربًا كبيرًا مسنودًا بإرثٍ اقتصاديٍّ موغلٍ في القدم، ومدعوم بعلاقات اجتماعية وصلات علمية ساعدت إلى حدٍ كبير في ترسيخ حركة التجارة والهجرة من وإلى عدن.

كما نلاحظ أن الرسوليين عندما أحسوا بالكلفة المرتفعة للسيطرة على كل حضرموت اكتفوا بالسيطرة على الشحر على اعتبار أنها تشكل رافدًا ماليًّا كبيرًا لخزينتهم، فحرصوا على التمسك بها، وجعلوها إقطاعًا لهم[1]؛ حيث كانت الشحر وبلدات أخرى إقطاعًا للأمير علي بن يحيى العنسي في حدود سنة 646هـ/ 1248م وتحديدًا في آخر عهد الملك المنصور نورالدين عمر بن رسول (629 – 647هـ/ 1231 – 1250م)، ومن الشحر وحدها كان الأمير العنسي يحصل سنويًّا على ألف وسبعمائة دينار[2]، أما المظفر الرسولي (ت694هـ/ 1295م) فقد أقطع الشحر لابنه المؤيد (ت721هـ/ 1321م)[3].

كما بعث بنو رسول نوَّابًا لهم تعاقبوا على إدارة الشحر[4]، وأكثر هؤلاء النواب كانوا حريصين على فرض الأموال والجبايات[5]، وفي بعض مراحل قوة دولتهم فضَّل الرسوليون إسناد إدارة الشحر ومناطق أخرى من حضرموت إلى نوَّاب محليين يدينون

(1) الإقطاع: هو ما يقتطعه ولي الأمر لنفسه أو يمنحه لغيره من أرض أو أي نوع من المال الثابت أو المنقول، وتسمى الأرض المقطعة بالقطيعة، والجمع قطائع. (العولقي، فايزة ناصر، الإقطاع في عصر الدولة الرسولية 626 – 858هـ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، 2011م، ص10).

(2) مجموعة مؤلفين: نور المعارف في نظم وقوانين العهد المظفري الوارف، ج2، تح: محمد عبدالرحيم جازم، المركز الفرنسي للدراسات الاجتماعية والآثار، صنعاء، 2003م، ص27.

(3) الخزرجي: العقود اللؤلؤية، ج1، ص240؛ بامخرمة: قلادة النحر، ج5، ص462.

(4) للإفادة أكثر عن سلسلة النواب الرسوليين على الشحر راجع: صالح بن علي: تاريخ حضرموت، ج2، ط2، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 2003م، ص547.

(5) الجندي، محمد بن يوسف، ت723هـ/ 1332م: السلوك في طبقات العلماء والملوك، ج2، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط، صنعاء، 1995م، ص467؛ ابن حسان، عبدالرحمن بن علي، ت818هـ/ 1414م: البهاء في تاريخ حضرموت، تح: عبدالله الحبشي، ط1، دار الفتح، عمَّان، 2020م، ص122.

بالولاء والطاعة لهم، منهم آل فارس في الشحر، وآل يماني في تريم، وكانت الأموال والسلع التجارية حاضرةً للتعبير عن هذا الولاء؛ فكان أمير الشحر عبدالرحمن بن فارس بن إقبال يرسل الهدايا للمنصور الرسولي (ت647هـ/ 1250م)[1]، منها قطعة عنبر كبيرة تشبه الفيل في حجمها، ناهيك عن الأموال السنوية المفروضة عليه[2].

كذلك حاول الطاهريون في بداية دولتهم فرض سيطرتهم المباشرة على حضرموت ولاسيما الشحر، وفي سبيل ذلك قادوا الجيوش ودخلوا الشحر وطردوا منها آل أبي دجانة الكنديين[3]؛ إذ في سنة 863هـ/ 1459م تمكن قائدهم جياش السنبلي من السيطرة على كل الشحر، ثم في سنة 866هـ/ 1462م خرج الظافر[4] بنفسه وملك الشحر، وطرد منها فلول قوات أبي دجانة[5]؛ ولكن لا يعرف عن الطاهريين أنهم وصولوا إلى المناطق الداخلية من حضرموت مثل شبام وتريم التي ظلت بعيدة عن سيطرتهم المباشرة، وقد يكون ضعف الجدوى الاقتصادية صرفهم عن القيام بذلك، إضافة إلى أن بعض القوى الحضرمية ذات النفوذ في تلك المناطق كانت موالية لهم ومنهم آل كثير[6]، فاكتفوا بذلك.

(1) المنصور الرسولي: هو نورالدين عمر بن رسول، مؤسس الدولة الرسولية، كان نائبًا للأيوبيين في اليمن ثم انقلب عليهم، توفي مقتولاً سنة 647هـ/ 1250م. (بامخرمة: ثغر عدن، ص205).

(2) الجندي: السلوك، ج2، ص465، 467.

(3) بامخرمة: قلادة النحر، ج5، ص451؛ ابن حسان: البهاء، ص240.

(4) الظافر: هو عامر بن طاهر بن معوضة بن تاج الدين القرشي، أسس مع أخيه المجاهد علي الدولة الطاهرية على أنقاض دولة بني رسول، بعد تمكنهما من السيطرة عل عدن في 23 رجب سنة 858هـ/ يوليو 1454م، واتخذا من المقرانة عاصمة لدولتهما، توفي الظافر سنة ت780هـ/ 1466م. (بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص438).

(5) المصدر السابق؛ بامطرف: الشهداء السبعة، ص36.

(6) آل كثير: من القبائل الكبرى في حضرموت، تمكنوا من تأسيس أكثر من دولة، وهم يندرجون في اتحاد قبلي يعرف بـ(الشنافر)، والاختلاف قائم حول نسبهم. (ابن هاشم، محمد بن طاهر العلوي: تاريخ الدولة الكثيرية، ج1، طبعة سلطانية خاصة، 1948م، ص12؛ ابن عبيدالله، عبدالرحمن بن عبيدالله السقاف: معجم بلدان حضرموت المسمى إدام القوت في ذكر بلدان حضرموت، ط1، دار المنهاج، جدة، 2005م، ص670؛ الشاطري، محمد بن أحمد: أدوار التاريخ الحضرمي، ج1، ط3،

إضافةً لما سبق يظهر أن صراع الطاهريين مع خصومهم في اليمن وحول عدن بالذات دفعهم إلى مغادرة الشحر، والاكتفاء بفرض سيطرتهم غير المباشرة عليها؛ فبعد أن أقام السلطان الظافر في الشحر ثلاثة أشهر غادرها وأناب عليها آل كثير[1]، وكان العامل الإقتصادي حاضرًا مرة أخرى؛ إذ كان آل كثير يدفعون لهم الأموال والسلع الثمينة منها العنبر[2]، وفي ذلك نجد تعبيرًا عن هذا الولاء، كما أنه يحمل إشارة على إن الجانب الاقتصادي أدَّى دورًا مهمًا في تحديد معالم العلاقة بين حكام حضرموت وحكام عدن الطاهريين.

ونظرًا لأهمية مينائي عدن والشحر؛ فقد أصبحا مطمعًا لكثير من القوى السياسية من داخل اليمن ومن خارجها، وفي أزمان تاريخية مختلفة، فقد حرصت أكثر الدول اليمنية المستقلة - بما فيها الرسوليون والطاهريون - على الاستحواذ عليهما والإستفادة من مواردهما المالية، كما شكَّل ذلك دافعًا لبعض القوى الأجنبية لفرض سيطرتها على هذه الموانئ. وخلال مدة الدراسة جرت عدة محاولات من طلائع المستكشفين والمستعمرين الأوربيين للوصول إلى عدن والشحر، فقد حاول البرتغاليون السيطرة على عدن أكثر من مرة منها سنة 919هـ/ 1513م، وكذلك حاولوا السيطرة على الشحر سنة 929هـ/ 1523م[3]، وفي سنة 1022هـ/ 1613م أسس الهولنديون في الشحر مركزًا تجاريًّا[4].

دار المهاجر، المدينة المنورة، 1994م، ص367؛ الجعيدي، عبدالله بن سعيد: السلطنة الكثيرية الأولى في حضرموت 814 - 1143هـ/ 1411 - 1730م، ط1، تريم للدراسات والنشر، تريم، 2014م، ص19).

(1) بامطرف: الشهداء السبعة، ص37.

(2) بامطرف، محمد عبدالقادر: المختصر في تاريخ حضرموت العام، ط2، دار حضرموت، المكلا، 2008م، ص98.

(3) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص568؛ بامطرف: الشهداء السبعة، ص50.

(4) اليزيدي: الدولة الكثيرية، ص46، 47.



المبحث الثاني: طرق التجارة بين عدن وحضرموت

ربطت بين عدن وحضرموت شبكة من الطرق البحرية والبرية ساعدت إلى حدٍ كبيرٍ على تسهيل حركة السلع التجارية وانتقال المسافرين، وكان للحكام إسهام في إنعاش الموانئ البحرية وتعمير الطرقات وتنظيم حركة التنقل بين عدن وغيرها من الأقاليم بما فيها حضرموت.

أولًا: طرق التجارة البحرية بين عدن وحضرموت:

ما من شك أن الموانئ تكتسب أهميتها وشهرتها من موقعها المتميز، إضافة إلى حسن إدارتها من الدول القائمة عليها، وهذا الأمر أدركته الدول الإسلامية التي حازت على عدن وحضرموت لاسيما الدولة الرسولية ومن بعدها الطاهرية، وسبقتهم إلى ذلك الدولة الأيوبية. ويعدُّ الطريق البحري الذي ربط ميناء عدن بميناء الشحر أهم طرق التجارة البحرية بين عدن وحضرموت[1].

أ) **ميناء عدن**: تمتعت مدينة عدن بموقع متميز على مسطح مائي كبير محاط بسلسلة جبلية من ثلاث جهات، شكَّلت سورًا طبيعيًّا ساعد إلى حد كبير في حمايتها من المعتدين، هذا من جانب، ومن جانب آخر ساعد على رسو السفن المتنوعة بعيدًا عن مخاطر الرياح والأمواج[2]. ويعد ميناء عدن من أهم موانئ اليمن، إن لم يكن أهمها على الإطلاق، ويوصف بأنه إحدى فرضتي الدنيا، يرد إليه من السلع ما لا يرِد إلى غيره، والتجارة فيه مباركة؛ "فمن يذهب بألف درهم يرجع بألف دينار"[3]، وبحكم انفتاح بحر عدن على بحار أخرى؛ فإن اتصال هذه المدينة بالعالم الخارجي غدا سهلًا، الأمر الذي مكَّنها من خلق علاقات تجارية مع الموانئ والمدن القريبة منها والبعيدة عنها شرقًا وغربًا وشمالًا وجنوبًا.

---

(1) انظر الخريطة في الملاحق.

(2) شهاب: عدن فرضة اليمن، ص19.

(3) المقدسي، محمد بن أحمد، ت380هـ/ 990م: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م، ص97.



بموقعها المتميز أصبحت عدن محطة ونقطة التقاء طرق التجارة القادمة من آسيا وشرق إفريقيا والحجاز ومصر، ناهيك عن موانئ اليمن الأخرى لاسيما الشحر، وقد أفاض المؤرخون والجغرافيون في وصف عدن وفرضتها وتجارة أهلها، رغم أنها تفتقر لمقومات الزراعة، فمن ذلك قول ابن خرداذبه: "هي من المراقي العظام ولا زرع بها ولا ضرع، وبها العنبر والعود والمسك ومتاع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس والبصرة..."[1]، ووصفها القلقشندي بقوله: "هي خزانة ملوك اليمن،.... وهي فرضة اليمن ومحط رحال التجار، عليها ترد المراكب الواصلة من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة"[2].

ب) ميناء الشحر: كانت الشحر اسمًا يطلق على كل الساحل الممتد بين عدن عمان، ثم انحسر وأصبح يطلق على المدينة التي كانت تسمى الأسعا[3]، وتبعد الشحر عن عدن قرابة 275م/ 442كم شرقًا[4]. تعدُّ الشحر من أقدم الموانئ في جنوب جزيرة العرب[5]، ويقع هذا الميناء على ساحل مفتوح لا توجد به رؤوس جبلية ممتدة في مياه البحر[6]، فتكوَّن بسبب ذلك شاطئ ضحل منحدر تدريجيًّا أعاق رسو السفن الكبيرة بالقرب من اليابسة[7]، ناهيك عن حركة الرياح التي شكَّلت هي الأخرى عائقًا أمام

---

(1) ابن خرداذبه، عبيدالله بن عبدالله، ت280هـ/ 893م: المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 1889، ص61.

(2) القلقشندي، أحمد بن علي، ت812هـ/ 1409م: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، ج4، تح: يوسف طويل، ط1، دار الفكر، دمشق، 1987م، ص9.

(3) الحموي، ياقوت بن عبدالله، ت626هـ/ 1229م: معجم البلدان، ج3، دار صادر، بيروت، 1977م، ص327؛ اليزيدي: الدولة الكثيرية، ص44.

(4) عكاشة، محمد عبدالكريم، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت 1839 - 1918م، ط1، دار ابن رشد، عمَّان، 1985م، ص13.

(5) اليزيدي: الدولة الكثيرية، ص45.

(6) Meulan D.vanand Wissman, H.Van Hadryamut, London, 1964, p24.

(7) اليافعي، صلاح البكري: تاريخ حضرموت السياسي، ج2، ط1، مطبعة البابي الحلبي، القاهرة، 1936م، ج2، ص141.



حركة الملاحة لاسيما في مواسم معينة[1]، وعلى الرغم من ذلك فإن هذا الميناء ظل يستقبل السفن، وكسب أهمية اقتصادية كبيرة لموقعه على خطوط التجارة الرئيسية، وأعطى للمدينة أهمية اقتصادية في تلك المدة.

كانت السفن تأتي إلى ميناء الشحر من الهند والبحرين وشرق إفريقيا محملة بمختلف السلع، ومنه تخرج البضائع المتنوعة، سواء من المنتجات الشحرية على وجه الخصوص؛ أو من المنتجات الحضرمية وغير الحضرمية على وجه العموم[2]، حيث أدَّت الشحر دورًا مهمًّا في التبادل التجاري بين الهند والخليج العربي ومصر وشرق إفريقيا من جهة، وبين مناطق حضرموت الداخلية من جهة أخرى[3]، حيث شكَّل هذا الميناء في تلك المدة أهم منفذ بحري لمدن وبلدات حضرموت المختلفة، ومن يسيطر عليه يعرف بـ (قابض الحنجور)، أي يصبح هو المسيطر والمتحكم بتجارة حضرموت[4].

أعطت الدول المتعاقبة على الشحر إهتمامًا كبيرًا بهذا الميناء كونه يمثل رافدًا اقتصاديًّا كبيرًا لخزائنها؛ فعملت على تنظيم الحياة التجارية فيه، كما توافد عليه التجار من أشتات مختلفة من داخل حضرموت ومن خارجها، وانتسبوا إلى الشحر فعرفوا بالشحارية[5]، ففيهم الربابنة وخبراء البحر وصنَّاع السفن، وتوافر في الشحر كل ما تحتاجه السفن وروَّاد البحر؛ بل نُصِّب فيه أميرٌ بحريٌّ خبيرٌ بقوانين وقواعد البحر، ويقوم بما يلزم للسفن، ويحل الخلاف بين التجار، ويأخذ الضرائب للسلطان[6].

ثانيًا: طرق التجارة البرية بين عدن وحضرموت:

لا تقل أهمية الطرق البرية عن الموانى والطرق البحرية، وقد ارتبطت عدن مع

---

(1) باوزير: موانئ حضرموت، ص42.

(2) بامطرف: الشهداء السبعة، ص42.

(3) اليزيدي: الدولة الكثيرية، ص45.

(4) سارجنت: مصادر التاريخ الحضرمي، ص131.

(5) بامطرف: الشهداء السبعة، ص31.

(6) المرجع السابق، ص43.



حضرموت بمسالك برية منها ماهو محاذي للساحل، ومنها ماهو بعيد عن الساحل حيث البلدات والقرى الداخلية مرورًا بالجبال والوديان.

أ) **طريق بمحاذاة الساحل:** عندما تحدث ابن خرداذبه عن الطريق الساحلي الواصل بين عمان ومكة أشار إلى بعض محطات هذا الطريق منها الشحر التي يتجه منها هذا الطريق غربًا نحو بروم[1] على ساحل بحر العرب، ثم يمر بعدد من المخاليف منها مخلاف كندة، لاسيما حاضرتها أحور، وأكثر سكان هذا المخلاف هم قبائل كندة كما أشار الهمداني[2]، ولهم قرى كثيرة منتشرة هناك مثل الطرية وعرقة والشريرة وغيرها[3]، ثم يمر هذا الطريق بمخلاف لحج ثم يصل إلى عدن[4]، وطول الطريق من الشحر إلى عدن يبلغ مائة فرسخ[5]، والفرسخ يعادل ثلاثة أميال، أو كيلومتر واحد ونصف الكيلو تقريبًا[6]، وقد عدَّد ابن المجاور أسماء كثير من القرى الواقعة على هذا الطريق[7]، وبعض هذه الأسماء مازال متداولًا حتى اليوم[8].

---

(1) بروم: من مراسي حضرموت الحصينة، تقع على ساحل بحر البحر، تقع إلى الشرق من الشحر. (بامخرمة: الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1540م: النسبة إلى المواضع والبلدان، ط1، مركز الوثائق والبحوث، أبوظبي، 2004، ص107).

(2) الهمداني، الحسن بن أحمد، ت.ب 360هـ/ 971م: صفة جزيرة العرب، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط1، صنعاء، 1990م، ص191.

(3) المصدر السابق، 189، 190.

(4) ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ص148؛ ابن قدامة، قدامة بن جعفر بن قدامة، ت337/ 948م: الخراج وصناعة الكتب، ط1، دار الرشيد، بغداد، 1981م، ص86.

(5) ابن حوقل، محمد بن علي، ت367هـ/ 978م: صورة الأرض، مكتبة الحياة، بيروت، 1992م، ص44.

(6) حلاق، محمد صبحي: الإيضاحات العصرية للمقاييس والمكاييل والأوزان والنقود الشرعية، ط1، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، 2007م، ص64.

(7) ابن المجاور، يوسف بن يعقوب، ت690هـ/ 1291م: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، تح: ممدوح حسن، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1996م، ص99.

(8) انظر الخريطة في الملاحق.



ب) طريق عبر الجبال والوديان: هناك طريق بري آخر تسلكه قوافل التجارة؛ فتخرج من عدن باتجاه الشرق وتصل إلى شُقره[1]، وبعدها يمر الطريق بعدد من البلدات والقرى الواقعة إلى الشمال من شقرة، في طريق وعرة حتى يصل حبَّان من بلاد شبوة[2]، ثم يهبط بمحاذاة الصحراء حتى يصل المرتحِل والمسافر إلى الأطراف الغربية لحضرموت وبالتحديد عند بلدة قعوضة[3]، ومنها يتجه شرقًا إلى مدينة شبام، ثم إلى تريم.

هذا الطريق يتقاطع مع طريقٍ آخرٍ يبدأ من صنعاء ويمر بمأرب، ثم يخترق الصحراء حتى يصل حضرموت، ويبدو أن طريق صنعاء هذا كان مزدهرًا أيام الرسوليين، ويحصلون على عشور من القوافل المارَّة به، وقد حدَّدوا موسمًا لحركة التجارة عبر هذا الطريق[4].

كانت شبام حينها من أهم المحطات التجارية في حضرموت، تقصدها القوافل من داخل البلاد ومن خارجها، وهذا الطريق المنتهي بشبام يعدُّ أقرب من الطريق البري المحاذي للساحل[5]، ويظهر للباحث أن هذا الطريق كان جزءًا من أعمال الحسين بن سلامة وزير الزياديين، وهو الذي أنشأ المساجد والمنارات الطوال وحفر الآبار من حضرموت إلى مكة، حيث اتصلت عمارة الجوامع من مدن حضرموت مثل تريم

(1) شقرة: بلدة ساحلية من أعمال أبين قريبة من عدن. (المقحفي، إبراهيم بن أحمد: معجم البلدان والقبائل اليمنية، ج1، دار الكلمة، صنعاء، 2002م، ص873).

(2) حبَّان: بلدة قديمة ووادي من أودية اليمن، من مدنه المصنعة، تقع اليوم ضمن النطاق الإداري لمحافظة شبوة، وبها عدة قبائل من حضرموت وأبين. (بامخرمة: النسبة إلى المواضع، ص208؛ المقحفي: معجم، ج1، ص404).

(3) قعوضة: بلدة إلى الغرب من شبام حضرموت كانت في القديم سوقًا ترد إليه القوافل، وهي من حواضر قبيلة نهد. (ابن عبيدالله: إدام القوت، ص463؛ المقحفي: معجم، ج2، ص1289).

(4) مؤلف مجهول، ارتفاع الدولة المؤيدية، تح: محمد جازم، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2008م، ص128.

(5) اليافعي: تاريخ حضرموت، ج2، ص24، 25.



وشبام إلى عدن، وكانت المسافة من هذه المدن إلى عدن عشرين مرحلة[1]، في كل مرحلة جامع ومأذنة وبئر[2].

المبحث الثالث: السلع التجارية المتبادلة ومواسم التجارة

تبادل التجار في عدن وحضرموت سلعًا تجارية مختلفة بعضها منتج محليًّا، وبعضها مما يستورد من الهند أو الصين أو الحبشة أو من غيرها من الأقاليم، كما كانت هناك مواسم محددة للإبحار بين حضرموت وعدن، وفي هذا الجانب ظهر واضحًا ذلك الإهتمام لبعض السلاطين والحكام لاسيما الرسوليين منهم في تنظيم التجارة بين عدن وغيرها من الأقاليم بما فيها حضرموت، فعملوا على تحديد الضرائب والأجرة المفروضة على كل سلعة، وحثُّوا عمالهم على الاهتمام بالتجار والحفاوة بهم وعدم بخسهم تجاراتهم.

أولًا: السلع المتبادلة:

سبقت الإشارة في وصف عدن أنها بلاد لا زرع بها ولا ضرع[3]؛ لكن البحر أعطى لها أهمية كبيرة، ففي سواحلها يكثر العنبر[4]، وكانت السلع التجارية تفد عليها من داخل اليمن ومن خارجه، وهي تعد فرضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات، وخزانة بضائع الهند والسند والصين والعراق وعمان والبحرين والحبشة ومصر وغيرها[5]، فالسلع الوافدة إليها لا تعد ولا تحصى، ومن ثم وجد التجار - ومنهم الحضارمة - ظالتهم في هذه البلاد؛ فكانوا يبتاعون ويشترون ما يحتاجونه من السلع المختلفة.

(1) المرحلة: مسافة يقطعها المسافر، تساوي 40كم تقريبًا، وهي مسيرة يوم آنذاك. (شاكر، محمود: التاريخ الإسلامي، ج1، ط8، المكتب الإسلامي، بيروت، 2000م، ص8، 9.

(2) عمارة، نجم الدين عمارة اليمني، ت569هـ/ 1174م: المفيد في أخبار صنعاء وزبيد، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط4، صنعاء، 2010م، ص69، 70؛ ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص95؛ الحموي: معجم البلدان، ج3، ص318.

(3) المسالك والممالك، ص61.

(4) ابن حوقل: صورة الأرض، ص28.

(5) ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ص61؛ المقدسي: أحسن التقاسيم، ص85.



أما حضرموت فهي غنية بمنتجاتها المختلفة، ويعدُّ اللبان من أهم السلع التي تُصدَّر إلى عدن، ووصفت الشحر بأنها بلاد اللبان وبلاد العنبر[1]، وأفضل أنواع العنبر في الشحر هو النوع المدور الأزرق، ومن بحرها أيضًا يستخرج اللؤلؤ الجيد القطري، لا يوجد مثله في بقية النواحي[2]، وهناك الصبر الحضرمي، والصبر السقطري، والكمُّون الشحري، والتمر الشحري، والأقمشة بمختلف مسمياتها وأحجامها، كالملاحف والفوط الشحرية والجوازي الساذج وغيرها[3]، وهناك أيضًا الصيفة، وهي زيوت مستخرجة من الأسماك وكان بيعها حكرًا على الديوان السعيد مثلها مثل العنبر واللبان والتمر[4]، ويظهر أن أكثر تلك المنتجات كانت تزرع وتصنَّع في أماكن حضرمية مختلفة وليست في الشحر فقط؛ وإنما نسبت إلى الشحر لأنها أهم أسواق حضرموت حينها، ومركز التصدير الأول إلى عدن وإلى غير عدن.

بلغت قوة تأثير التجار الحضارمة في عدن أن نقلوا معهم وحدات الوزن إلى هذه المدينة واستخدموها هناك، ومن هذه الوحدات المكيال الشحري، وعياره بالعدني زبدي ونصف وربع وثمن، ويعادل مُدًّا واحدًا، وبالأبيني زبديين ونصف، ومنها القهاول، ويستخدم في المناطق الداخلية من حضرموت ومنها دوعن، وعياره بالعدني ثلاثة أزبود ونصف[5].

بالإضافة لما سبق حمل الحضارمة في تجارتهم إلى عدن الأسماك المجففة، والشب الشحري، والأخير هو ذلك المركَّب الكيميائي المسمى بالكلور، كان يستخدم للأغراض الطبية، وهو أنواع تختلف أسعارها باختلاف جودتها[6]، وهناك

---

(1) العنبر: مادة يتقيأها حوت العنبر، لها رائحة زكية تستخدم في العطور. (الزبيدي، محمد بن محمد الحسيني، ت1205هـ/ 1791م: تاج العروس من جواهر القاموس، ج13، دار الهداية، بيروت، 1385هـ، ص149).

(2) ابن خرداذبه: المسالك والممالك، ص147؛ البكري: المسالك والممالك، ص167، 301.

(3) مجموعة مؤلفين: نور المعارف، ج1، ص472، 486.

(4) مؤلف مجهول، ارتفاع الدولة المؤيدية، ص115، 130، 131.

(5) نور المعارف، ج1، ص342، 343.

(6) المصدر السابق، ج1، ص435.



سلع مصدرها خارج حضرموت؛ ولكن يستوردها تجار حضارمة، ومن ثم تتوافر في حضرموت أكثر من عدن، من هذه السلع نوع من الفضة يسمى الفضة اللِيماس، يستوردها الحضارمة من الصين، ثم يتاجرون بها في عدن(1)، وهذا يعطي دلالة على امتداد تجارة الحضارمة إلى أصقاع بعيدة.

بلغ اهتمام الرسوليين بالتجارة داخل اليمن وخارجها ومنها حضرموت أن وضعوا تفاصيل دقيقة لكل سلعة: قيمتها والضريبة عليها وأجرة المراكب التي تحملها، سواء كان لحاجة السلاطين أو لخدمة التجار، وكذلك أجرة فئة الدلالين، وهم السماسرة الذين يسعون في التوفيق بين البائع والمشتري(2)، وكذلك طائفة النجَّاب(3)؛ حيث كان الواحد منهم يتقاضى جامكية(4) شهرين، ثمانية عشر دينارًا عند سفره من ثغر عدن إلى الشحر، وقد تزيد وتدفع لهم جامكية ثلاثة شهور، أما الديوان(5) فيحصل على جامكية شهرين فقط(6).

أما تسافير(7) النقل من عدن إلى الشحر إذا كان للحوائج السلطانية؛ فإن المراكب الصغيرة برجالها تصرف لها خمسة وعشرون دينارًا، وقد ترتفع وتصل إلى ثلاثين دينارًا(8)، كما وجَّهَ سلاطين بني رسول نوَّابهم وعمَّالهم بالإهتمام بالتجَّار القادمين إلى ميناء الشحر، وبذل العدل لهم، وعدم بخس سلعهم أو التضييق عليهم حتى لا

(1) المصدر السابق، ج1، ص496.

(2) المصدر السابق، ج1، ص435.

(3) النجَّاب: أحد عساكر الرتب التابعين لديوان الجيش الرسولي، مهمتهم تنحصر في نقل الرسائل والهدايا ونحوها في إطار الدولة وخارجها. (المصدر السابق، ج1، ص72).

(4) الجامكية: جمعها جوامك، هي المرتب الشهري للموظفين. (الجندي: السلوك، ج1، ص239).

(5) الديواني: من العساكر التابعين لديوان الجيش المنصور، وهذا الجيش عموده الفقري المماليك، والجنود، والمماليك يسمون المماليك البحرية، وأما الجنود فيطلق عليهم أجناد الحلقة المنصورة. (نور المعارف، ج1، ص72).

(6) المصدر السابق، ج1، ص171.

(7) التسفيرات: أو التسافير، هي أجرة بدل السفر لعدد من موظفي الدولة الذين يبعثون في مهمات تتعلق بشؤون الدولة إلى جهات وبلدات مختلفة. (المصدر السابق، ج1، ص72).

(8) المصدر السابق، ج1، ص171، 175.

ينفروا، وإن عجز أولئك التجّار عن تصريف بضائعهم في موسم التجارة؛ فعلى الديوان السلطاني في الشحر أن يشتريها منهم بموجب سعر الوقت[1].

وقد دلت النصوص على تفاصيل كثيرة تؤكد حرص بني رسول على تشجيع التجارة في الشحر وترغيب التجار في الوصول ببضائعهم إليها وتجاوز أخطاء السابقين في تعاملهم مع التجار، من ذلك ما جاء في كتاب ارتفاع الدولة المؤيدية قول الكاتب: "يجب أن تقرّ خواطر أهل الهند ومقدشوه وظفار وغير ذلك، وأن لهم العدل والإنصاف والإجمال والإتحاف، وأن يبذل لهم من أصناف العدل ما تثلج به صدورهم؛ فإنهم ألفوا ممن تقدمت مباشرته من المتصرفين ضدَّ ذلك، فحصل النفور بسبب أن المتصرفين يحيرونهم ببضائعهم حتى تنقضي المواسم...، ومن جملة ما يبذل لهم أن من وصل الشحر ببضاعته ولم يجد لها مشتريًا؛ فإن الديوان السعيد المشتري لبضاعته بما اختار من نقد أو بضاعة تصلح له من مال المتجر على قدر سعر الوقت"[2].

ثانيًا: مواسم التجارة:

نظرًا للظروف الطبيعية ولاسيما أحوال البحر؛ فقد حدد سلاطين عدن ولاسيما الرسوليين منهم مواسم محددة لتحرك التجار بين عدن وبقية الموانئ ومنها الشحر، فكان مبتدأ سفر أهل عدن إلى الشحر في العشرين من شهر نيسان (إبريل)، ويستمر موسم الإبحار إلى السابع والعشرين من الشهر المذكور[3]،كما تمَّ تحديد موسم للسفر إلى الشحر برًّا لغرض التجارة، وهو موسم مخصص للقادمين من صنعاء ومأرب وغيرها، يبدأ هذا الموسم في الثامن من شهر آذار (مارس) من كل عام[4]، كما تم تحديد مواسم ومواقيت التجارة بين الشحر والموانئ والبلدان الأخرى سواء من داخل اليمن مثل صنعاء أو من خارجها مثل الهند ومقدشوه في بلاد الصومال وغيرها[5].

---

(1) ارتفاع الدولة المؤيدية، ص129.

(2) المصدر السابق، ص129، 130.

(3) المصدر السابق، ص129.

(4) المصدر السابق، ص128.

(5) المصدر السابق، ص127، 128.



إن كل ما سبق يعطي دلائل واضحة على اهتمام السلطات الحاكمة بالنشاط الاقتصادي عامة وحركة التجارة على وجه الخصوص، كما أنه يعطي إشارات تدل على ازدهار حركة التبادل بين أقاليم البلاد اليمنية ومنها عدن وحضرموت وصنعاء، ولم تقف البحار بأهوالها والجبال والصحاري بوحشتها ووعورتها حائلًا أمام حركة التجارة التي من دون شك شكلت رافدًا اقتصاديًّا مهمًّا على الرغم من الصراعات والحروب التي كانت تعصف باليمن حينها.

المبحث الرابع: أثر التجارة على الصلات العلمية بين عدن وحضرموت

للتجارة دور واضح في تعميق الصلات العلمية بين الأقاليم والأمصار الإسلامية - وليست عدن وحضرموت بعيدة عن ذلك. فقد أسهم التجار في تطور الحياة العلمية لاسيما أولئك الذين ارتحلوا إلى مناطق الجذب الاقتصادي ومنها عدن، وكانت للحضارمة رحلات علمية وتجارية إلى عدن سبقت قيام الدولة الرسولية، ومما ساعد على إبراز دور التجار في الصلاة العلمية هو أن بعضهم كانوا تجار دنيا وآخرة؛ فجمعت تلك الفئة بين طلب المال وطلب العلم، ولم يحتكروا شيئًا من ذلك؛ بل تعلَّموا وعلَّموا وكسبوا وانفقوا، ومن قصرت همته عن طلب العلم أو نشره سخَّر قسمًا كبيرًا من ماله لخدمة العلم والعلماء والإنفاق عليهم.

تقدم لنا مصادر التاريخ نماذج كثيرة لتلك الفئة حتى يكاد الباحث يحتار هل ينعتهم بالتجار أم بالعلماء والفقهاء؟ والملاحظ أن هناك ندرة شديدة في معرفة أولئك التجار الذين قدموا من عدن للتجارة في حضرموت، وسبب ذلك أن عدن كانت حينها حاضرةً للتجارة والعلم؛ فهي مقصد العلماء والتجار وليس العكس؛ إلا أن ذلك لا يعني انتفاء قدوم تجار من عدن إلى حضرموت؛ ولكن المصادر المتاحة ربما أغفلت ذكرهم، فالشحر كانت تعجُّ بالتجَّار من عدة جنسيات[1].

يعد الفقيه محمد بن سعيد كبن (ت842هـ/ 1338م) أبرز تاجر عدني أكدت المصادر على دخوله الشحر لغرض التجارة في أول حياته، وفيها التقى بالفقيه فضل

---

(1) بامطرف: الشهداء السبعة، ص31.



ابن عبدالله بافضل (ت805هـ/ 1403م) الذي نصحه بالعودة إلى عدن وبشره بتولي قضائها، وكان لذلك وقع في نفسه، وفي الشحر قرأ على الفقيه عبدالله بن علي باحاتم[1] كتاب التنبيه، وجزءًا من كتاب المهذب، ثم عاد إلى عدن ولازم علماءها[2].

وكما كان الوجود العلمي للحضارمة في عدن سابقًا لقيام الدولة الرسولية كان الوجود التجاري كذلك، فمن الأسر التجارية هناك آل أبي الذئب، وهي أسرة حضرمية تعود أصولها إلى مدينة شبام[3]، كما كان التجار الحضارمة يترددون على عدن في زمن السلطان الأيوبي سيف الإسلام طغتكين بن أيوب (579 - 593هـ/ 1183 - 1197م)، ويشير ابن المجاور إلى معاملة سيئة من قبل شيوخ الفرضة مع هؤلاء التجار[4].

تفيض المصادر بذكر كثير من التجار والفقهاء الحضارمة في عدن خلال العصر الرسولي، ولعل من أبرز هؤلاء وأقدمهم التاجر عبدالله بن أحمد باراشد الحضرمي العدني، وهو شخصية مغمورة لا نعرف إلا اليسير من سيرتها؛ إلا أنَّ بذله ونفقته وصلت إلى مكة، فقد ذكر الفاسي أنه قام بعمارة سبيل في مكة خارج من باب الشبيكة إلى طريق التنعيم كان الأمير عثمان الزنجيلي قد شيده ثم أصابه الخراب، فكان لابن راشد إسهام في تعميره وترميمه[5]، وتقديرًا لا نستبعد أن يكون هذا التاجر ذو الأصول الحضرمية له إسهام في الإنفاق على المساجد والعلماء والمتعلمين في عدن طالما أن فضله ونفقته قد وصلت إلى مكة؛ ولكن المصادر ربما إغفلت ذكر ذلك.

---

(1) لم نقف على تاريخ وفاة هذا الفقيه، ويبدو أنه من ذرية الفقيه على بن محمد بن أبي حاتم التريمي. (الخطيب، عبدالرحمن بن محمد، ت855هـ/ 1451م: الجوهر الشفاف في ذكر فضائل ومناقب السادة الأشراف من آل أبي علوي وغيرهم من الأولياء والصالحين والأكابر العراف، ج3، مصورة مخطوط مكتبة الأحقاف، رقم (2037)، ق105؛ بامخرمة: قلادة النحر، ج5، ص48).

(2) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص406؛ بافضل، محمد بن عوض: كتاب صلة الأهل بتدوين ما تفرق من مناقب بني فضل، ط1، طبعة على نفقة خاصة، تريم، 1420هـ، ص109.

(3) الجندي: السلوك، ج1، ص464.

(4) تاريخ المستبصر، ص94.

(5) الفاسي، محمد بن أحمد الحسيني، ت832هـ/ 1429م: العقد الثمين في أخبار البلد الأمين، ج5، تح: فؤاد السيد، ط2، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1986م، ص174؛ بامخرمة: ثغر عدن، ص140.



ومنهم الفقيه علي بن محمد بن حُجر بن أحمد بن علي الأزدي الهجراني العدني، ولد سنة 598هـ/ 1201م، كان فقيهًا محدِّثًا له مسموعات وإجازات، يجتمع إليه الناس للقراءة في مسجد السماع، وينزل عنده الوافدون إلى عدن من أهل الفضل والعلم، فكان من أهل الأموال والمروات والأملاك والديانات، مع حرص على الحلال وعدم احتكار السلع والأموال والتلاعب بها[1]، ويروي الجندي كثير من الأخبار والروايات الدالة على ورع هذا الفقيه وتقواه وحرصه على ألا يخالط ماله شيء من الشبه، منها ما كان مع أحد التجار يدعى ابن حرابة في فقه البيوع[2]، توفي - رحمه الله - في خامس صفر سنة 685هـ/ 1260م[3].

يظهر أن ابن حُجْر كان من كبار التجار في عدن حتى إن زكاة ماله بلغت أربعين ألفًا وقيل ستين ألفًا[4]، ويده طولى بالعطاء والإنفاق على أهلها، وبحسن معاملته وأخلاقة حاز على مكانة مرموقة فيها، وهو حال دأب عليه أبناؤه من بعده، وبسبب كرمهم المفرط لحقتهم الديون[5]، واستنادًا على ماقدمته المصادر حول ابن حجر يذهب الدكتور طه هديل إلى القول إن هذا الفقيه التاجر ربما سخَّر جزءًا من صدقاته وأمواله في بناء المدارس والوقف عليها؛ لأن هذا الحضرمي جمع بين العلم والمال مع زهد وورع ومسارعة في الخير، فليس بعيدًا أن يكون له إسهام في بناء المدارس أو الجوامع مع كافة ملحقاتها من مكتبات ومساكن ووقف الأوقاف عليها وإمدادها بالمعلمين والإنفاق عليهم[6].

---

(1) الجندي: السلوك، ج2، ص422.

(2) المصدر السابق، ج2، ص427.

(3) المصدر السابق، ج2، ص422؛ الخزرجي: العقود اللؤلؤية، ج1، ص243؛ بامخرمة: قلادة النحر، ج5، ص47، 289، 412.

(4) الجندي: السلوك، ج2، ص422.

(5) المصدر السابق، ص423، 424.

(6) هديل، طه حسين: "ملامح التأثير الاقتصادي والعلمي للحضارم في عدن بين القرنين السادس ومنتصف العاشر الهجريين" (مؤتمر دور الحضارم في عدن عبر التاريخ، عدن، 18 أبريل 2019م)، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، عدن، ص43.

ولابن حُجْر الهجراني شقيق كان مشاركًا في العلم، توفي ببلاد الحبشة قبل أخيه بعدة سنين، أوصى أخاه قبل وفاته أن يتصدق بثلث ماله[1]، ونستشف من ذلك أنه كان ذا مال وربما كان جزءًا من ماله وتركته قد خلَّفه وراءه في عدن؛ فطلب من أخيه أن يتصدق بالثلث منها.

وممن عمل بالتجارة من الحضارمة بعدن الفقيه القاضي جمال الدين محمد بن مسعود باشكيل[2]، والفقيه محمد بن سعد بن محمد باشكيل، أما الأول فقد أشغل نفسه أجيرًا بالعمارة، وجمع مالًا اشتغل به في التجارة، فكثر ماله، وكان شغوفًا بالكتب شراءً وتحصيلًا بخط يده[3]، وأما الثاني فقد عمل بالتجارة والزراعة وجمع مالًا وفيرًا[4]، ويبدو أن عدن برخائها وتجارتها المزدهرة قد دفعت أولئك الفقهاء الحضارمة إلى السعي في الرزق بالتجارة ليكفوا أنفسهم عن سؤال الناس؛ فجمعوا بين خيري الدنيا والآخرة.

أما أشهر تجار عدن من الحضارمة فكانوا آل باحنَّان، وأول من يذكر منهم بالفضل محمد بن عبدالرحمن باحنَّان الكندي الحضرمي، أصله من تريم، عمل بالتجارة في عدن، وخلَّف ولدًا قاصرًا وبنتًا، وقبل موته زوج ابنته من ابن عمه الجمال محمد بن أحمد باحنَّان[5]، ولمكانته وأثره الكبير في عدن كانت هناك حافة تسمى باسمه حافة محمد بن عبدالرحمن باحنَّان، وهي قريبة من سوق الفارض[6]، لم نقف في المصادر المتاحة على تاريخ وفاة التاجر باحنَّان؛ ولكن بالمقارنة مع الروايات حول هذه الشخصية يظهر أنه عاش في القرن الثامن الهجري، أو بداية التاسع، ولم يحضر سقوط الدولة الرسولية.

---

(1) الجندي: السلوك، ج2، ص424.

(2) السخاوي، محمد بن عبدالرحمن، ت902هـ/ 1497م: الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، ج10، دار مكتبة الحياة، بيروت، ص50.

(3) المصدر السابق، ج10، ص50، 51؛ بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص439.

(4) الجندي: السلوك، ج2، ص439.

(5) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص416.

(6) المصدر السابق، ج6، ص547.



وأشهر من عمل بالتجارة في عدن من آل باحنَّان؛ بل من الحضارمة جميعًا في مدة الدراسة هو الجمال محمد بن أحمد باحنَّان الكندي، قدم هو الآخر من تريم إلى عدن، ونزل عند ابن عمه محمد سالف الذكر، سافر إلى الحبشة مع مجموعة من التجار ومعه سفارة لملكها؛ فمات أكثر من سافر معه بالطاعون وسلم هو وعاد إلى عدن، وبعد عودته ارتفع شأنه عند ابن عمه محمد بن عبدالرحمن؛ فعرف شهامته ونجابته، فزوَّجه من ابنته الوحيدة[1]، وقيل من ابنتيهِ الواحدة بعد الأخرى[2]، ونصَّبه وكيلًا على عياله، فاكتسب مالًا جزيلًا وأصبح يسمى بالخواجا[3]، ونما ماله وكثر فاشترى بماله جملة من العقار شملت بيوتًا وفنادق في عدن، وأراضي زراعية في لحج باعها أهلها بعد أن جار عليهم السلطان الناصر بن الأشرف الرسولي (803 - 828هـ/ 1401 - 1424م)[4].

كان للجمال باحنَّان باعٌ كبيرٌ في المعروف والإحسان إلى الناس، والتواضع والزهد في الدنيا مصفحًا عن خصومه، بلغ مقدار تجارته في بلاد الحبشة من القماش فقط مائتين وثلاثين ألف دينار[5]، ناهيك عن أملاكه من السلع الأخرى في عدن وغير عدن، وبنى في عدن مدرسة بسوق الخزف، وأوقف عليها فندقًا بعدن وأرضًا بلحج، ورتَّب لها مؤذنًا، وهذا يدل على وجود مسجد بداخلها أو ملحق بها، كما رتب لها معلمًا للأيتام وقارئًا للحديث، وعاملًا يعتني بنظافتها وهو الذي يسمى البرَّاح[6].

على الرغم من انبساط الدنيا له إلا أنه كان متواضعًا محافظًا على العبادات من فروض وسنن، يشير بامخرمة أنه كان كارهًا للمشايخ آل طاهر حتى إنه كان يتمنى أن يموت قبل أن يأخذوا عدن، ويعود سبب ذلك إلى احتراف آل طاهر التجارة فأبطلوا على بقية التجار تجارتهم، مات ﷬ سنة 856هـ/ 1452م قبل سقوط عدن بيد الطاهريين[7]

(1) المصدر السابق، ج6، ص416.

(2) الضوء اللامع، ج8، ص47.

(3) المصدر السابق.

(4) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص416.

(5) السخاوي: الضوء اللامع، ج7، ص125؛ بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص416.

(6) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص416.

(7) المصدر السابق.



كما كان لشيوخ التصوف الحضارمة دورهم الاقتصادي والاجتماعي داخل عدن، ومعروف أن الصوفية قد زهدوا في الدنيا ومتاعها، وكانت أياديهم مبسوطة بالنفقة على أتباعهم وغير أتباعهم، ومن هؤلاء الشيخ أبوبكر بن عبدالله العيدروس الحضرمي العدني (ت914هـ/ 1508م)، اشتهر بسخاء اليد؛ فكان ينفق أموالًا كثيرةً، حتى إن بعض المقربين منه عجزوا عن إدراك بعض التصرفات المالية الصادرة عنه، فظنُّوا أنه يصرفها في غير محلها[1].

بلغ من كثرة نفقات هذا الشيخ على المحتاجين تحمُّله ديونًا كثيرةً عجز عن سدادها، ولكن بحكم وجاهته ومكانته عند التجار لاسيما الحضارمة المقيمين خارج عدن تمكن من الوفاء بها، فخاطبهم في معاونته على سدادها، فأرسل له أمير زيلع وصهره ناصر الدين باحلوان الحضرمي مالًا زاد عن خمسة عشر ألف أشرفي[2][3]، ومن هنا ندرك أن في عدن اجتمع جاه شيوخ التصوف الحضرمي مع مال التجار الحضارمة فكان عونًا لعدن وأهلها، وشاهدًا على مرحلة اتسمت بالرخاء وقوة الروابط والصلات بين عدن وحضرموت.

وممن عمل بالتجارة كذلك الفقيه عبدالله بن محمد بن عبدالله بن أحمد باجمال (ت رمضان 944هـ/ 1538م)، يعد من تجار حضرموت الميسورين، والحقيقة أننا لم نقف على مصدر أكد ارتحاله إلى عدن؛ إلا إن هناك بعض الدراسات المتأخرة أكدت تلك الرحلة[4]، وربما يعود ذلك إلى أخذه عن علماء حضارمة ارتحلوا إلى

(1) العيدروس، عبدالقادر بن شيخ، ت978هـ/ 1038م: النور السافر عن أخبار القرن العاشر، تح: أحمد حالو وآخرين، ط1، دار صادر، بيروت، 2001م، ص24.

(2) بامخرمة: قلادة النحر، ج6، ص544؛ بحرق، محمد بن عمر، ت930هـ/ 1524م: مواهب القدوس في مناقب ابن العيدروس، مصورة مخطوط بحوزة الباحث، مكتبة جامعة أم القرى، رقم (1 – 2413)، ص40.

(3) الدينار الأشرفي: دينار ذهبي ينسب إلى السلطان المملوكي الأشرف برسباي. (بلعفير، محمد صالح: "العملة والتداول النقدي بعدن في عصر الدولة الطاهرية" مجلة سبأ، ع (14)، جامعة عدن، يوليو 2007م، ص255).

(4) باذيب، محمد أبوبكر: جهود فقهاء حضرموت في خدمة المذهب الشافعي، ج1، ط1، دار الفتح، عمَّان، 2009م، ص477؛ هديل: ملامح التأثير، ص59.



عدن وبعضهم تديّرها واستقر فيها، بل وتوفي بها، منهم الفقيه عبدالله بن أحمد بامخرمة (ت903هـ/ 1497م) والفقيه محمد بن عمر بحرق (ت930هـ/ 1524م) إضافة إلى فقيه الشحر وقاضيها عبدالله بن عبسين (ت908هـ/ 1502م).

كان الفقيه عبدالله باجمال يقيم في الشحر وله فيها تجارة واسعة، وربما ارتحل من الشحر إلى عدن، اشتهر - رحمه الله - بالكرم والإنفاق على المحتاجين، وكانت له حظوة عند السلطان عبدالله بن جعفر الكثيري (ت910هـ/ 1504م) فكان يستشيره ويقبل شفاعته، وله اهتمام بكتابة المصاحف وشراء الكتب حتى إنه أوقف نخلًا عظيمًا من أعمال شبام على شراء الكتب[1]، وربما كانت كتبه تلك قد وصلت إلى عدن، واستفاد منها العلماء والمتعلمون على السواء.

ومنهم محمد بن أحمد بن حسن باعلوي (ت953هـ/ 1546م) المعروف بمحمد باسكوته نسبة إلى جدهِ حسن باسكوته، ولد بتريم وحفظ القرآن، وله رحلة إلى كثير من الأقطار، كان كثير التردد على عدن لغرض التجارة، وله تجارة وحظوة عند الطاهريين لاسيما مع السلطان عامر بن عبدالوهاب؛ فخاطبه طالبًا بعض المال لعمارة جامع تريم وترميم قنوات السيول؛ فأجابه إلى ذلك[2].

مما سبق يتضح جليًّا أن العلاقات التجارية بين عدن وحضرموت عكست نفسها بشكل إيجابي على أنماط حياتية مختلفة، منها العلمي ومنها الاجتماعي ومنها الديني... إلخ، وكل هذا رسم لوحة تاريخية جمالية تنم عن قوة الروابط والصلات التي جمعت عدن بحضرموت في المدة موضوع البحث.

---

(1) الشلي، محمد العلوي: السناء الباهر بتكميل النور السافر في أخبار القرن العاشر، تح: إبراهيم المقحفي، ط1، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 2004م، ص330؛ باجمال، محمد بن عبدالرحمن: الدر الفاخر في أعيان القرن العاشر، تح: محمد عبدالنور، ط1، تريم للدراسات والنشر، تريم، 2008م، ص76، الكاف، عمر بن علوي: خلاصة الخبر عن بعض أعيان القرنين العاشر والحادي عشر، ط1، دار المنهاج، جدة، 2002م، ص409.

(2) الشلي: السناء الباهر، ص391.



النتائج

بعد هذه الرحلة العلمية الماتعة يمكننا أن نستخلص أهم النتائج والتي يمكن عرضها في النقاط التالية:

1. للموقع الجغرافي المهم الذي تميزت به عدن وحضرموت دور في إثراء الحياة الاقتصادية وتنشيط حركة التجارة بينهما.
2. أدَّى العامل الاقتصادي دورًا كبيرًا في تحديد ملامح العلاقات السياسية بين عدن وحضرموت خلال مدة الدراسة.
3. تعددت طرق التجارة بين عدن وحضرموت، وعبرها انتعشت حركة التجارة برًّا وبحرًا، وكان للحكام إسهام واضح في ازدهارها.
4. تنوعت السلع التجارية المنقولة والمتبادلة بين عدن وحضرموت، وكان هذا النقل والتبادل يخضع لتنظيم وترتيب دقيق حرص الحكام من خلاله على تحقيق مصالح دولهم من ناحية، ومن ناحية أخرى الحفاظ على مصالح التجار، ومراعاة أحوال البحر.
5. جمع كثير من الفقهاء والعلماء بين العلم والتجارة، وكانت عدن مقصدًا للكثير منهم؛ ففيها وجدوا ضالتهم لطلب العلم أو نشره، كما وجدوها ميدانًا خصبًا لطلب الرزق وتنميته.
6. أسهم التجار الفقهاء إسهامًا كبيرًا في إثراء الحياة العلمية والاجتماعية في عدن وحضرموت، تمثل ذلك في أكثر من صورة، منها الإنفاق على العلماء والحفاوة بهم، وبناء المدارس والإنفاق عليها وغير ذلك.





المصادر والمراجع

1. القرآن الكريم

المخطوطات

2. بحرق، محمد بن عمر، ت930هـ/ 1524م: مواهب القدوس في مناقب ابن العيدروس، مصورة مخطوط بحوزة الباحث، مكتبة جامعة أم القرى، رقم (1 – 2413).

3. الخطيب، عبدالرحمن بن محمد، ت855هـ/ 1451م: الجوهر الشفاف في ذكر فضائل ومناقب السادة الأشراف من آل أبي علوي وغيرهم من الأولياء والصالحين والأكابر العراف، مصورة مخطوط مكتبة الأحقاف، رقم (2037).

المصادر

4. الجندي، محمد بن يوسف، ت723هـ/ 1332م: السلوك في طبقات العلماء والملوك، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط، صنعاء، 1995م.

5. ابن حسان، عبدالرحمن بن علي، ت818هـ/ 1414م: البهاء في تاريخ حضرموت، تح: عبدالله الحبشي، ط1، دار الفتح، عمَّان، 2020م.

6. الحموي، ياقوت بن عبدالله، ت626هـ/ 1229م: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، 1977م.

7. ابن حنبل، أحمد بن محمد بن حنبل (ت241هـ/ 855م): مسند أحمد بن حنبل، تح: أبو المعاطي النوري، ط1، عالم الكتب، بيروت، 1998م.

8. ابن حوقل، محمد بن علي، ت367هـ/ 978م: صورة الأرض، مكتبة الحياة، بيروت، 1992م.

9. ابن خرداذبه، عبيدالله بن عبدالله، ت280هـ/ 893م: المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 1889.

10. الخزرجي، علي بن الحسن، ت812هـ/ 1409م: العقود اللؤلؤية في تاريخ الدولة الرسولية، تح: محمد بسيوني عسل، ط2، مركز الدراسات والبحوث اليمني، بيروت، 1983م.

11. الخزرجي، علي بن الحسن، ت812هـ/ 1409م: العقد الفاخر الحسن في طبقات أكابر اليمن، تح: عبدالله العبادي، ط1، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، 2009م.

12. السخاوي، محمد بن عبدالرحمن، ت902هـ/ 1497م: الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، دار مكتبة الحياة، بيروت.



13. شيخ الربوة، شمس الدين محمد الأنصاري، ت727هـ/ 1327م: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، تح: مِهرن، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية، بطربرغ، 1865م.

14. عمارة، نجم الدين عمارة اليمني، ت569هـ/ 1174م: المفيد في أخبار صنعاء وزبيد، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط4، صنعاء، 2010م.

15. العيدروس، عبدالقادر بن شيخ، ت978هـ/ 1038م: النور السافر عن أخبار القرن العاشر، تح: أحمد حالو وآخرين، ط1، دار صادر، بيروت، 2001م.

16. الفاسي، محمد بن أحمد الحسيني، ت832هـ/ 1429م: العقد الثمين في أخبار البلد الأمين، تح: فؤاد السيد، ط2، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1986م.

17. مؤلف مجهول: ارتفاع الدولة المؤيدية، تح: محمد جازم، ط1، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية، صنعاء، 2008م.

18. ابن المجاور، يوسف بن يعقوب، ت690هـ/ 1291م: صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، تح: ممدوح حسن، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 1996م.

19. مجموعة مؤلفين: نور المعارف في نظم وقوانين العهد المظفري الوارف، تح: محمد عبدالرحيم جازم، المركز الفرنسي للدراسات الاجتماعية والآثار، صنعاء، 2003م.

20. بامخرمة، الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1566م: تاريخ ثغر عدن، ط2، دار الجيل، بيروت، 1987م.

21. بامخرمة: الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1540م: النسبة إلى المواضع والبلدان، ط1، مركز الوثائق والبحوث، أبوظبي، 2004.

22. بامخرمة، الطيب بن عبدالله، ت947هـ/ 1566م: قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، ط1، دار المنهاج، جدة، 2008م.

23. المقدسي، محمد بن أحمد، ت380هـ/ 990م: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط3، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م.

24. ابن منظور، محمد بن مكرم، ت711هـ/ 1311م: لسان العرب، ج7، ط1، دار صادر، بيروت، 1300هـ.

25. ابن قدامة، قدامة بن جعفر بن قدامة البغدادي، ت337/ 948م: الخراج وصناعة الكتب، ط1، دار الرشيد، بغداد، 1981م.



26. القلقشندي، أحمد بن علي، ت812هـ/ 1409م: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، تح: يوسف طويل، ط1، دار الفكر، دمشق، 1987م.

27. ابن هشام، محمد بن هشام المعافري، ت213هـ/ 828م: سيرة ابن هشام، تح: مصطفى السقا، ط2، مكتبة الحلبي، القاهرة، 1955م.

28. الهمداني، الحسن بن أحمد، ت.ب 360هـ/ 971م: صفة جزيرة العرب، تح: محمد الأكوع، مكتبة الإرشاد، ط1، صنعاء، 1990م.

29. اليامي، بدرالدين محمد بن حاتم، ت.ب 702هـ/ 1303م: السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك الغز باليمن، تح: ركس سمث، مط جامعة كامبردج، لندن، 1974م.

30. اليونيني، أبو الفتح موسى بن محمد، ت726هـ/ 1326م: ذيل مرآة الزمان،ط2، دار الكتاب الإسلامي، القاهرة، 1992م.

المراجع

31. الأفغاني، سعيد: أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ط3، دار الفكر، بيروت، 1974.

32. الجعيدي، عبدالله بن سعيد: السلطنة الكثيرية الأولى في حضرموت 814 - 1143هـ/ 1411 - 1730م، ط1، تريم للدراسات والنشر، تريم، 2014م.

33. باجمال، محمد بن عبدالرحمن: الدر الفاخر في أعيان القرن العاشر، تح: محمد عبدالنور، ط1، تريم للدراسات والنشر، تريم، 2008م.

34. الحامد، صالح بن علي: تاريخ حضرموت، ط2، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 2003م.

35. حلاق، محمد صبحي: الإيضاحات العصرية للمقاييس والمكاييل والأوزان والنقود الشرعية، ط1، مكتبة الجيل الجديد، صنعاء، 2007م.

36. باذيب، محمد أبوبكر: جهود فقهاء حضرموت في خدمة المذهب الشافعي، ط1، دار الفتح، عمَّان، 2009م.

37. الزبيدي، محمد بن محمد الحسيني، ت1205هـ/ 1791م: تاج العروس من جواهر القاموس، دار الهداية، بيروت، 1385هـ.

38. الشاطري، محمد بن أحمد: أدوار التاريخ الحضرمي، ط3، دار المهاجر، المدينة المنورة، 1994م.



39. شاكر، محمود: التاريخ الإسلامي، ط8، المكتب الإسلامي، بيروت، 2000م.

40. الشلي، محمد العلوي: السناء الباهر بتكميل النور السافر في أخبار القرن العاشر، تح: إبراهيم المقحفي، ط1، مكتبة الإرشاد، صنعاء، 2004م.

41. شهاب، حسن صالح، عدن فرضة اليمن، ط2، مركز الشرعبي، صنعاء، 1989م.

42. سارجنت، أر، بي: حول مصادر التاريخ الحضرمي، تر: سعيد النوبان، مطبعة جامعة الكويت.

43. ابن عبيدالله، عبدالرحمن بن عبيدالله السقاف: معجم بلدان حضرموت المسمى إدام القوت في ذكر بلدان حضرموت، ط1، دار المنهاج، جدة، 2005م.

44. عكاشة، محمد عبدالكريم، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت 1839 – 1918م، ط1، دار ابن رشد، عمَّان، 1985م.

45. بافضل، محمد بن عوض: كتاب صلة الأهل بتدوين ما تفرق من مناقب بني فضل، ط1، طبعة على نفقة خاصة، تريم، 1420هـ.

46. الكاف، عمر بن علوي: خلاصة الخبر عن بعض أعيان القرنين العاشر والحادي عشر، ط1، دار المنهاج، جدة، 2002م.

47. مجموعة مؤلفين: المعجم الوسيط، ط1، دار الدعوة، القاهرة.

48. بامطرف، محمد عبدالقادر: الشهداء السبعة، ط2، دار الهمداني، عدن، 1983م.

49. بامطرف، محمد عبدالقادر: المختصر في تاريخ حضرموت العام، ط2، دار حضرموت، المكلا، 2008م.

50. المقحفي، إبراهيم بن أحمد: معجم البلدان والقبائل اليمنية، دار الكلمة، صنعاء، 2002م.

51. ابن هاشم، محمد بن طاهر العلوي: تاريخ الدولة الكثيرية، طبعة سلطانية خاصة، 1948م.

52. اليافعي، صلاح البكري: تاريخ حضرموت السياسي، ط1، مطبعة البابي الحلبي، القاهرة، 1936م.

53. اليزيدي، ثابت صالح: الدولة الكثيرية الثانية في حضرموت 1845 – 1919م، ط1، جامعة عدن ودار الثقافة العربية، الشارقة، 2002م.



الأبحاث والدراسات

54. سيد مصطفى، سالم: وثيقة عربية من حضرموت إلى الصدر الأعظم باستانبول، بحث منشور في كتاب الندوة الدولية حول اليمن في العهد العثماني، صنعاء، 16 – 17 ديسمبر 2009م، مركز الأبحاث للتاريخ والثقافة الإسلامية، استانبول، 2011م.

55. بلعفير، محمد صالح: العملة والتداول النقدي بعدن في عصر الدولة الطاهرية، مجلة سبأ، ع (14)، جامعة عدن، يوليو 2007م.

56. باوزير، خالد سالم: موانئ ساحل حضرموت دراسة أثنوأثرية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة اليرموك، الأردن، 1992م.

57. العولقي، فايزة ناصر، الإقطاع في عصر الدولة الرسولية 626 – 858هـ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، 2011م.

58. هديل، طه حسين: ملامح التأثير الاقتصادي والعلمي للحضارم في عدن بين القرنين السادس ومنتصف العاشر الهجريين (مؤتمر دور الحضارم في عدن عبر التاريخ، عدن، 18 أبريل 2019م)، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، عدن.

المراجع الأجنبية

59. Meulan D.vanand Wissman, H.Van, Hadryamut, London, 1964.

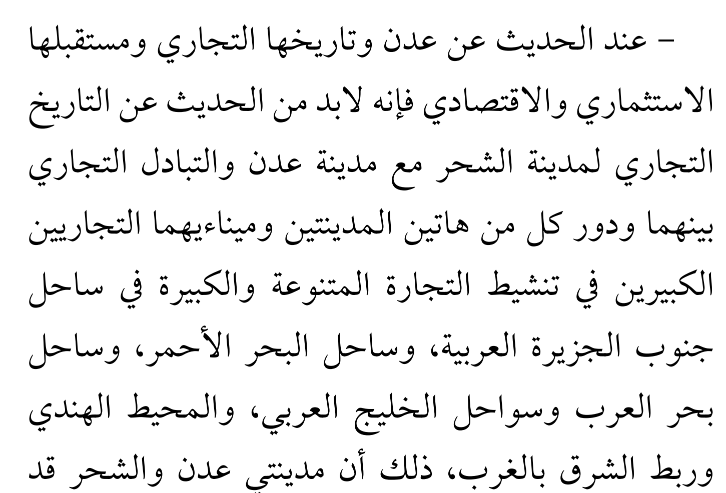


العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر
أسباب وظروف انتعاشها وأسباب ركودها، وآفاق تطورها مستقبلًا



خالد سعيد مدرك
رئيس مؤسسة حضرموت
للتراث والتاريخ والثقافة
المكلا/ حضرموت

المقدمة



- عند الحديث عن عدن وتاريخها التجاري ومستقبلها الاستثماري والاقتصادي فإنه لابد من الحديث عن التاريخ التجاري لمدينة الشحر مع مدينة عدن والتبادل التجاري بينهما ودور كل من هاتين المدينتين وميناءيهما التجاريين الكبيرين في تنشيط التجارة المتنوعة والكبيرة في ساحل جنوب الجزيرة العربية، وساحل البحر الأحمر، وساحل بحر العرب وسواحل الخليج العربي، والمحيط الهندي وربط الشرق بالغرب، ذلك أن مدينتي عدن والشحر قد ارتبطتا بعلاقات وصلات تاريخية تجارية كبيرة وضخمة عبر التاريخ بحكم موقعهما على خطوط التجارة والملاحة الدولية وما تميزتا به من خصائص جغرافية وطبيعية وسكانية، وهو ما جعل ميناءيهما من الموانئ الثلاثة الرئيسة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية في العصر الوسيط والميناء الثالث ميناء ظفار، كما ذكر ذلك د. (روبرت سارجنت) المستشرق الانجليزي الكبير والجليل في كتابه (حول مصادر التاريخ الحضرمي) الذي نقله إلى اللغة العربية الدكتور الراحل / سعيد عبدالخير النوبان/ الرئيس الأسبق لجامعة عدن[1].

(1) أ.د. آر. بي سارجنت (حول مصادر التاريخ الحضرمي) جامعة عدن. ترجمة د. سعيد عبدالخير النوبان، ص130، وسيرمز له (أ.د. سارجنت، حول مصادر التاريخ الحضرمي).



وقد احتوى بحثنا الذي بين أيديكم على أربعة مباحث وخاتمة وثبت المراجع والمصادر، فقد تناول المحور الأول (العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر تاريخيًا).

فيما تضمن المحور الثاني (أسباب وظروف الانتعاش التجاري وأسباب الركود بين مدينتي عدن والشحر).

أما المحور الثالث فقد تناول (طبيعة وأهمية التبادل التجاري بين مدينتي عدن والشحر).

ويتضمن المحور الرابع (رؤية مستقبلية لتطوير ميناء عدن).

وما قدم في بحثنا هذا لم يكن سوى غيض من فيض العلاقات التاريخية التجارية بين مدينتي عدن والشحر وأسباب انتعاشها وأسباب ركودها، وطبيعة وأهمية التبادل التجاري بين المدينتين عبر التاريخ.

خالد سعيد مدرك
رئيس مؤسسة حضرموت للتراث والتاريخ والثقافة
المكلا - حضرموت

المحور الأول: العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر تاريخيًا

- يجد الباحث في العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر صعوبة كبيرة في تحديد بدايات هذه العلاقات التجارية بين هاتين المدينتين المهمتين والارتياديتين (الاستراتيجيتين) وذلك لندرة المراجع والمصادر التاريخية التي تتحدث عن هذا الجانب الحيوي والمهم.. إلا أن بعض الجغرافيين يشيرون إلى أن هناك "بعض المؤشرات التاريخية التي تظهر أن سكان جنوب الجزيرة العربية كانوا أسبق من غيرهم في مجال التحرك الملاحي في البحر الأحمر، وخليج عدن وبحر العرب الذي انطلقوا منه إلى المحيط الهندي وذلك في الألف الثالث قبل الميلاد على الرغم من الغموض الكثيف الذي يحيط ببداية الاستقرار البشري في منطقة شبه جزيرة عدن مما يجعل



الحديث عن بداية مدينة عدن وموانئها ضربًا من التكهن والتخمين الذي لا يستند إلى الأدلة التاريخية القاطعة"[1].

"ويذكر ميناء عدن في المصادر الكلاسيكية باعتباره مركز قديم لتبادل السلع الإفريقية والهندية والمصرية وسلع بلاد العرب، إذ تنطلق السفن من هذه المناطق إلى ميناء عدن، ومنه أيضًا تعود إلى تلك المناطق، لذلك فعدن بلدة قديمة أدت دورًا بارزًا في تاريخ اليمن قديمه ووسيطه وحديثه الأمر الذي جعلها من أكثر مدن جنوب الجزيرة العربية شهرة"[2].

كما تذكر المصادر التاريخية أيضًا أن "ميناء الشحر قام بدور مهم في العصور القديمة والوسيطة والحديثة وربط حضرموت ساحلها وداخلها بالعالم الخارجي ومواطن السلع الواردة، وأسواق السلع الحضرمية المصدرة، كما اشتهرت الشحر بأسواقها القديمة مثل سوق الخان، وسوق اللخم، وسوق الهنود، وسوق شبام، وعلى الرغم من أن كثرة الأسواق في الشحر توحي باشتغال أهلها بالتجارة، إلا أننا نلاحظ أن حرفة الصيد، وركوب البحر هي الحرفة الأساسية للسكان"[3].

"لقد كان لمملكة حضرموت أهمية كبيرة من خلال ازدهار تجارتها الدولية وتأتي هذه الأهمية من حيث الموقع الذي تحتله حضرموت على المحيط الهندي وموقعها المتوسط بين الشرق والغرب، وفي ملتقى الطرق التجارية البرية من جنوب الجزيرة

---

(1) د. عبدالله سعيد باحاج، ميناء عدن دراسة في جغرافية الموانئ (منذ النشأة حتى عام 1980م) ط (1) مركز عبادي للدراسات والنشر، 1416هـ - 1996م صنعاء اليمن ص14، وسيرمز له (د. باحاج، ميناء عدن، دراسة في جغرافية الموانئ منذ النشأة حتى عام 1980م).

(2) مجموعة باحثين، دور عدن البحري عبر التاريخ، الندوة العلمية الأولى لمركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر 25 مايو 2017م، ص17 وسيرمز له (مجموعة باحثين، دور عدن البحري عبر التاريخ).

(3) د. عبدالله سعيد سليمان الجعيدي، الأوضاع الاجتماعية والثقافية والاقتصادية والسياسية في حضرموت 1918 - 1945م، ط (1) 1431هـ - 2010م، دار الوفاق للدراسات والنشر ص128 وسيرمز له (د. الجعيدي، الأوضاع الاجتماعية والثقافية والاقتصادية والسياسية في حضرموت 1918 - 1945م.



العربية إلى شمالها، ثم توافر موادًا كان الطلب عليها كبيرًا كاللبان والمر والبلسم بأنواعه المتعددة، ولم تقتصر تجارة سكانها على تصدير منتوجاتهم فحسب بل أضافوا إليها ما كان يرد إليهم من بضائع مستوردة من الصين والهند وسيلان وشرق أفريقيا ومصر وبلاد الشام وبلاد ما بين النهرين وفارس، حيث كانت المدن الساحلية الحضرمية وموانئُها مخازن لتجارة الترانزيت ووسيطًا تجاريًا منذ عهد قديم ويقول سترابو: "العرب تجار وسماسرة، ولم يكونوا أمة حربية لا في البر ولا في البحر"[1].

"وعلى الرغم أن منطقة عدن وبقية الأراضي المجاورة لها في الجنوب العربي لم تكن يومًا ما جزءًا من الكيان الحضرمي المعروف في الأزمنة القديمة سياسيًا أو حضاريًا، إلا أن العلاقات التجارية والبشرية بينهما لم تنقطع عبر التاريخ، وذلك بحكم الجوار الجغرافي بينهما ومنذ أن عُرِف الحضارمة بنشاطهم التجاري الواسع في بحر العرب وخليج عدن وسواحل المحيط الهندي الأفريقية والآسيوية حيث جعل الحضارمة بنشاطهم هذا من ذلك المحيط بحيرة حضرمية.

وقد كان الحضارمة في هذا النشاط التجاري البحري يعتمدون على موانئهم المعروفة والمطلة على بحر العرب ومنها (قنا) أو بير علي الحالية ثم (الإسعاء) أي الشحر حاليًا، بالإضافة إلى موانئ أخرى أصغر في كل من المشقاص والمهرة وظفار ومنها شرمة، ثم خُلفه التي تقع على ساحل مدينة الديس الشرقية، وكذلك موانئ قصيعر وحيريج القريبة من سيحوت بمصب وادي المسيلة، ثم ميناء خورروري المجاور لسلطنة عمان حاليًا.

وكانت السفن الحضرمية تصل إلى ميناء عدن محملة بالمنتجات الحضرمية من البخور واللبان وغيرها"[2].

---

(1) د. خالد سالم باوزير، موانئ ساحل حضرموت، دراسة اثنوأثرية ط (1) مكتبة دار المعرفة 1996م، ص104، وسيرمز له (د. باوزير، موانئ ساحل حضرموت دراسة اثنوأثرية).

(2) د. عبدالله سعيد باحاج، الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي من 1888 إلى 1990م، مقالات ودراسات حضرمية رقم (15) ط (1) الشحر 29 مايو 2011م، ص5، ص6، وسيرمز له (د. باحاج الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي 1888 إلى 1990م.

ميناء عدن وميناء الشحر (العصر الوسيط)

"كانت عدن والشحر وظفار الموانئ الثلاثة الرئيسة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية ويوجد بجانبها عدد آخر غير قليل من الموانئ التي عرفها البحارة، وتعتبر ظفار أقل الموانئ الثلاثة شهرة، وقد ربطت بل ووقعت أحيانًا تحت سيطرة مدينة الشحر.

أما عدن فقد عُرف الكثير عن صلاحيتها الملاحية، لكن لم يعرف إلا قليل عن علاقتها بالمناطق الداخلية.

إن عدن والشحر تعتبران من وجهة نظر سكان مناطق جنوب الجزيرة آخر النقاط لطرق القوافل ونافذتين على العالم الخارجي.. تخدم الشحر حيزًا صغيرًا من المناطق الداخلية، على الرغم من أنها في أوقات كثافة التجارة العالمية على خطوط وطرق القوافل الداخلية، وهو أمر نادر، فإن الميناء وكل الطرق التي تؤدي إليه تتمتع بأهمية خاصة، في أيام قريش فإن القوافل التي تأتي إلى جنوب الجزيرة في رحلة الشتاء، وإلى شمال الجزيرة في رحلة الصيف، تقف القوافل في ميناء الشحر اضطرارًا للحصول على منتجات الشرق الأقصى، أما أمر عدن فمؤكد تعتبر المنتهي الجنوبي لكل طرق القوافل من الجنوب والشمال وتخدم مناطق داخلية، أكثر مما تخدم الشحر المناطق الغنية من اليمن، على الرغم من الهجرات التي عرفتها عدن كهجرة عام 1839م حين احتلت القوات البريطانية ذلك الميناء"[1].

"لقد كانت الشحر مركزًا تجاريًا مهمًا تفد إليه السفن من الهند وشرق أفريقيا والخليج العربي والبحر الأحمر والبرتغال وجنوب أفريقيا وجنوب شرق آسيا والصين، فكان هذا الميناء يستقبل السلع الواردة ويستهلك القليل منها، ويوزع الجزء الأكبر مع المنتوجات المحلية إلى عدن وشمال اليمن والحجاز ومصر والعراق وصوماليا وشرق أفريقيا والهند وغيرها.

وازدهرت الشحر بالصناعات المحلية، فكان يصنع بها كل ما يحتاجه النجار والحداد والصياد والفلاح والملاح البحري والجندي والطبيب والمدرس والطالب وصانع الحلي والأثاث المنزلي.

---

(1) (أ.د. سارجنت حول مصادر التاريخ الحضرمي، ص130).



كان المؤرخ البرتغالي كاستنهيدا (Castanhhda) مرافقًا للحملة البرتغالية التي أحرقت ونهبت الشحر، وكان قد زار الشحر من قبل فكتب عنها في سجلاته مايلي:

"الشحر مدينة كبيرة بها الكثير والكثير جدًا من التموينات كما توجد بها كل أصناف الفاكهة المتوفرة لدينا في أسبانيا، إنها ميناء تجاري عظيم بها بضائع لاتحصى أنواعها وبها أعداد كبيرة من الخيل وكميات من العطور والبخور، ويفد إلى الشحر بين من يفدون إليها، للتجارة المسلمون الهنود أهالي مالابار وكمبايا، وفي هذا الميناء تقضي السفن فصل الشتاء لأنها لاتستطيع المرور بباب المندب ولأن الرياح الغربية تهب ضدها".

وأنه لمن المدهش أن تظل مدينة الشحر محتفظة بمكانتها التجارية المرموقة على الرغم من الهزات العنيفة التي تعرضت لها نتيجة للاقتتال عليها، وقبل أن يشن البرتغاليون غارتهم الانتقامية على مدينة الشحر سنة 929هـ (1523م) فإن هذه المدينة تعرضت لغارات شنها الحكام والجنود المحليون عليها"[1].

"لقد ارتبطت مدينة الشحر بمدينة عدن بعلاقات تاريخية متميزة خلال الحقب التاريخية المختلفة إلا أن العصور الإسلامية كانت الأكثر تميزًا في تلك العلاقات وهو ما يظهر بجلاء في مصادر تلك الحقبة، ومرد ذلك إلى موقع المدينتين الاستراتيجي المهم على خطوط التجارة العالمية، فلا غنى لأحدهما عن الأخرى وهو ما يجعلهما مكملتين لبعضهما في الوظيفة السياسية والتجارية والدينية للمدينة الإسلامية التي تعد المدينتان انموذجًا لها".[2].

بل إن الدول الإسلامية التي استقلت بحكم اليمن في العصور الوسطى قد إدركت تمامًا أهمية عدن ومميزاتها، ولهذا فقد قام "ابن زياد" مؤسس أول دولة مستقلة في اليمن الإسلامية وهي الدولة الزيادية (818 - 1012م)، بنشر الأمن حول عدن،

---

(1) محمد عبدالقادر بامطرف، الشهداء السبعة، ط (2) دار الهمداني للطباعة والنشر، عدن، 1983م، وسيرمز له (بامطرف. الشهداء السبعة) ص42، ص43، ص44.

(2) د. محمد منصور صالح بلعيد. المرفأ المأنوس في تاريخ ثغر عدن المحروس (دراسات في تاريخ عدن الإسلامي). ط (1) مكتبة الوراق. عدن. مدينة إنما، ص49، وسيرمز له (د. بلعيد المرفأ المأنوس في تاريخ عدن المحروس).

فاتجهت السفن التجارية إليها لقربها من موانئ المحيط الهندي بعد أن كانت تفضل الاتجاه إلى الموانئ اليمنية الأخرى الحجازية على البحر الأحمر نظرًا لتوافر الأمن في ذلك الميناء، كما اهتم أيضًا خلفاء "ابن زياد" بتنشيط الحياة التجارية بين الموانئ اليمنية داخل البلاد بالعمل على تمهيد الطرق بينها، وتبدأ هذه الطرق من ميناء "الشحر" الواقع على الساحل الجنوبي لليمن شرقي عدن، وكانت السفن تتمكن من الوصول إليها طوال فصول السنة، وذلك على عكس الموانئ اليمنية الأخرى بما في ذلك عدن نفسها، فقد كانت السفن الشراعية لاتتوجه إليها إلا في مواسم الرياح فقط قبل استخدام السفن البخارية، وكانت تلك الطريق تمتد من ميناء الشحر إلى ميناء عدن على أن الاهتمام بميناء عدن كان يزداد باستمرار وعلى مر الزمن، وكان يقصدها التجار من كل مكان ويستقرون بها، واجتذبت أهمية عدن التجارية انتباه حكام اليمن بصفة مستمرة فازداد اهتمامهم بها وبإصلاح مينائها، وكان الطاهريون يدركون جيدًا أهمية الحركة التجارية في عدن أثناء تبعيتها لحكمهم ولذلك أبدوا اهتمامًا كبيرًا بالمدينة فاقاموا بها المنشآت العديدة المختلفة"[1].

"اعتمد سكان الشحر في اقتصادهم على التجارة وصيد الأسماك مستمدين ذلك من أهمية موقع الشحر على ساحل بحر العرب والمحيط الهندي الذي يمثل نقطة التقاء خطوط التجارة المحلية والعالمية، فاشتغلوا وسطاء في تجارة المرور بين عدن وظفار والهند وكذا الحبشة والسودان والصومال.

وعدت الشحر في القرن الثامن الهجري مركزًا مهمًا للتجارة البحرية في العصر الرسولي فبنوا حولها وبنوا فيها سورًا وقصورًا وقلاعًا وبدأ التنافس حول الشحر بين مختلف القوى السياسية في اليمن والقوى الحضرمية المحلية بالنظر إلى أهمية المدينة بوصفه ميناءًا تجاريًا نشطًا.

---

(1) د. فاروق عثمان أباظة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918م، ط (1) الهيئة المصرية العامة للكتاب. 1987م ص27 - ص29، وسيرمز له (د. أباظة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918م).



ولم يقتصر الاهتمام بالمدينة على الرسوليين فقط بل إن آل فارس الذين تعاقبوا على حكم المدينة انشأوا الأساطيل البحرية التجارية كما أولى آل بادجانة اهتمامًا بالدور التجاري للمدينة، وتعد الشحر من المدن التجارية المهمة، لذا لعبت دورًا محوريًا في عمليات التبادل التجاري مع مختلف المدن والأقطار المجاورة لها شرقًا وغربًا ومن هذه المدن مدينة عدن التي ارتبطت مع الشحر بتبادل تجاري مهم لمختلف البضائع التجارية"[1].

"وساهم عقد بريطانيا لمعاهدة الحماية مع سلطان الدولة القعيطية الحضرمية عوض بن عمر القعيطي عام 1888م، ومع سلطان الدولة الكثيرية الحضرمية منصور بن غالب الكثيري عام 1918م في تسهيل نقل البشر والأموال والأفكار والأعمال بين حضرموت وعدن، وجاء ذلك على خلفية سعي السياسة البريطانية للتوسع في أراضي جنوب الجزيرة العربية شمالًا وشرقًا وغربًا وذلك بعد أن احتل البريطانيون عدن في عام 1839م.

وقد تزايدت أهمية عدن بالنسبة لحضرموت وجنوب الجزيرة العربية في عام 1937م عندما أصبحت عدن حينها مقرًا للقيادة البريطانية في الشرق الأوسط بدلًا عن البحرين مما ساهم في جعل عدن نقطة تجارية مهمة في مجال التجارة العالمية بين الشرق والغرب وبالتالي ازدادت أهمية عدن التجارية في نظر الحضارمة.

وقد كان للازدهار الملحوظ الذي شهده ميناء الشحر في خدمة التجارة الحضرمية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية أثره في حركة التجارية الحضرمية نحو عدن.

ولعله في هذه المرحلة وربما قبل ذلك أصبح كل حضرمي يفد إلى عدن يعرف بأنه (شحاري) نسبة إلى مدينة الشحر حتى وإن كان من أبناء مناطق أخرى.[2]

---

(1) د. بلعيد، المرفأ المأنوس في تاريخ ثغرعدن المحروس، ص58، ص59، ص62.

(2) د. باحاج. الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي من 1888 إلى 1990م.



المحور الثاني: أسباب وظروف الانتعاش التجاري وأسباب الركود بين مدينتي عدن والشحر

أ - أسباب الانتعاش التجاري بين مدينتي عدن والشحر

- وقوع مدينة عدن ومدينة الشحر على خطوط التجارة العالمية:

وقوع مدينة عدن على خطوط التجارة العالمية ساهم في الانتعاش التجاري بينها وبين مدينة الشحر.

- أهمية عدن في موقعها الجغرافي والحربي، وفي كونها مركز تجاري عظيم في وسط الطريق بين أوربا والهند، بل هي حلقة اتصال بين الشرق والغرب[1]، وارتبط تاريخ عدن بتاريخ البحر الأحمر، الشريان المهم للمواصلات الدولية بين الشرق والغرب، فهي بحكم موقعها الممتاز تسيطر على مدخله الجنوبي وتتحكم فيه، ولذلك عُرفت لدى الكثيرين بأنها جبل طارق الشرق، كما ارتبط تاريخ عدن أيضًا بتاريخ الركن الجنوبي الغربي للجزيرة العربية، وبتاريخ اليمن التي تغطي هذا الركن وتمتد من جنوب نجد والحجاز في الشمال إلى البحر العربي في الجنوب، ومن حدود عمان والربع الخالي شرقًا إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب غربًا، وكانت عدن مركزًا للسيطرة على هذا الجزء كله، مما جعلها أول نقطة يحرص الفاتحون الجدد على الاستيلاء عليها والتحصن فيها، وقد عرفت عدن أيضًا بأنها عين اليمن، لأنها تعتبر أهم منفذ طبيعي لها على بحر العرب والمحيط الهندي فضلًا عن تحكمها في طريق البحر الأحمر[2].

- وقوع مدينة الشحر على خطوط التجارة العالمية ساهم في الانتعاش التجاري بينهما وبين مدينة عدن:

- "مدينة الشحر من المدن التاريخية الموغلة في القدم احتفظت بأهميتها الاقتصادية

---

(1) سعيد عوض باوزير، معالم تاريخ الجزيرة العربية، ط (2) منشورات مؤسسة الصبان وشركاه - عدن 1373هـ - 1954م، ص218.

(2) د. أباظة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839 - 1918م، ص23، ص24.



والتجارية بوصفها ميناءً رئيسًا على خطوط التجارة العالمية، وهذا الميناء هو الذي أضفى على المدينة هذه الأهمية"[1].

وتبعد الشحر عن عدن إلى الشرق مسافة (275) ميلًا[2]، وهي ليست بالمسافة البعيدة جدًا بين المدينتين أو الميناءين المهمين على ساحل جنوب الجزيرة العربية مما يجعل حركة التجارة البحرية بينهما يسيرة وليست شاقة كثيرًا مقارنة ببعض المدن، خاصة مع ظهور البواخر الحديثة التي تعمل بالمحركات البخارية وليس السفن الشراعية التي كانت تقطع المسافة بين الشحر وعدن في عدة أيام لاسيما في ظل توقف الرياح التي تعمل على تحريك أشرعة السفينة وبالتالي انطلاقها في البحر نحو وجهتها المقصودة.

- سوق عدن، وسوق الشحر، من أشهر أسواق الجزيرة العربية

- ومن الأسباب التي أدت إلى الانتعاش التجاري بين مدينتي عدن والشحر هي أن الشحر (السوق) ازدهرت باقتصادها المتنوع مما جعل لها مكانة مرموقة بين الأسواق العربية القديمة، فهي أحدى أسواق عشر اشتهرت في الجزيرة العربية في سالف الأيام، وهي (سوق الشحر)، وسوق الرابية (بوادي العين)، و(سوق هود) شرق وادي حضرموت، و(سوق عدن)، و(سوق صنعاء) تلك الأسواق الخمس في اليمن، أما الأسواق الخمس الأخرى فهي (سوق دبي) بالخليج العربي، و(سوق البحرين) المعروف بالمشقر، وسوق (دومة الجندل) بشمال الجزيرة العربية و(سوق سحار) بعمان، وسوق عكاظ بالحجاز.[3]

"ولم تكن تجارة (السوق) "الشحر" الرئيسة منحصرة في اللبان كما كان حال شبوة ومأرب وتمنع وقرناو، ولكنها كانت تجارة ذات طابع اقتصادي متنوع، وهناك ميزة

(1) (د. باوزير، موانئ ساحل حضرموت دراسة اثنوأثرية، ص58.

(2) د. محمد عبدالكريم عكاشة، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت 1839 - 1918م. ط (1)، دار ابن رشد للنشر والتوزيع، عمان الأردن 1985م، ص13.

(3) بامطرف الشهداء السبعة، ص22، (بتصرف).



أخرى كانت السوق تتمتع بها وهي كونها ميناء (ترانزيت) إلى ومن أقطار خارجية عديدة في مقدمتها الهند وشرق وجنوب أفريقيا لذلك ظلت (السوق) مركزًا تجاريًا مهمًا حتى بعد أن تلاشت تجارة اللبان"[1].

- إدراك التجار الحضارمة للأهمية التجارية لميناء عدن:

- عرف أهل عدن وبقية سكان الجنوب العربي الحضارمة من خلال النشاط التجاري البحري والبري الذي تميزوا به عبر قرون طويلة من الزمن.

ولاشك أن أفرادًا وربما جماعات من الحضارمة التي قدمت إلى عدن والجنوب العربي بقصد التجارة قد استقرت فيهما وخصوصًا بعد أن لاحظ التجار الحضارمة الأهمية التجارية لميناء عدن ومدى هيمنته على جزء كبير من النشاط التجاري البحري والبري في الركن الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة العربية، وما يتمتع به ميناء عدن هذا من خصائص جغرافية طبيعية فريدة، وكذلك مجاورته للأراضي الزراعية الخصبة في أراضي تعز، واقترابه من باب المندب ومن الساحل الشمالي للصومال والقرن الأفريقي[2].

- وجود الطرق البحرية والبرية ساهم في انتعاش التجارة الداخلية في عدن والشحر:

- طريق يربط عدن بالشحر:

وهذا الطريق كانت تسلكه السفن من موانئ الشحر وحضرموت وعدن في الذهاب والإياب وهي محملة بأصناف السلع والمنتجات المحلية لتصريفها في أسواق عدن التي يأتيها التجار من مختلف البلدان، وكان لهذا الطريق دور إيجابي في ازدهار التجارة البحرية الداخلية[3] بين عدن والشحر.

---

(1) المرجع السابق نفسه، ص21، ص22.

(2) د. باحاج. الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي 1888م إلى 1990م ص7.

(3) مجموعة باحثين، دور عدن البحري ص45.



- امتلاك الحضارمة لكثير من السفن الشراعية التجارية الضخمة ساهم في الانتعاش التجاري بين مدينتي عدن والشحر

- امتلاك التجار الحضارمة لكثير من السفن الشراعية التجارية التي كان يقودها نخبة من الملاحين الحضارمة وخاصة نواخذة أهل قرية الحامي، ففي هذه القرية عاش خيرة الملاحين البحريين الحضارم الذين كانوا عماد الملاحة البحرية الحضرمية والجنوبية عبر التاريخ.

واحتفظت قرية الحامي دون بقية الموانئ الجنوبية بمزية انجاب مشاهير الملاحين البحريين وفي مقدمتهم القبطان الشيخ سعيد بن سالم باطايع.

"كانت قرية الحامي على صغرها مثار اهتمام رجال البحر من الحضارمة وغيرهم، ومثار نقاشهم، لأن أهالي القرية على قلتهم كانوا إلى منتصف القرن الهجري الحالي (أي وقت تأليف الكتاب) يملكون اسطولًا تجاريًا من السفن الشراعية قدر بأكثر من خمسين سفينة شراعية عابرة المحيطات، ويعتبر بحارة الحامي وملاحوها في طليعة الملاحين الجنوبيين ممارسة وانضباطًا وتمتعًا باللياقة البحرية، وقد برز منهم مشاهير من أمثال الملاح العبقري عوض بن أحمد بن عروة (1212 - 1333هـ) والملاح عمر عبيد باصالح (1280 - 1361هـ - والملاح محمد عوض عيديد (1282 - 1358هـ والملاح المعاصر محمد بن عبدالله باعباد.

ولعب أهل الحامي دورًا رائعًا في ملاحة حضرموت والجنوب منذ فجر التاريخ فهم الذين كانوا يسيرون الخط التجاري القديم بين الشحر والهند والخليج وشرقي وجنوبي أفريقيا، ولعل المؤرخين العرب كانوا يعنون أهل الحامي عندما تحدثوا بصورة عامة عن أهل الشحر أن لهم ميلًا بعلم النجوم"[1].

"وأهل الحامي هم الذين شاركوا في نقل النجدة العسكرية التي بعث بها السلطان محمد بن عبدالله الكثيري إلى الأمير مرجان الظافري للاشتراك في الدفاع عن عدن ضد الغزو البرتغالي سنة 922هـ - 1516م.

(1) بامطرف، الشهداء السبعة.، ص51.



وعلى الرغم من الأخطار المدمرة التي تعرضوا لها على أيدي القراصنة البرتغاليين ثم الهولنديين ظل أهل الحامي يجوبون البحار بسفنهم الشراعية، من خليج البنغال إلى خليج السويس ومن مشارف ناتال بجنوب أفريقيا إلى ميناء البصرة، وبذلك أبقوا الخط الملاحي الشهير المعروف بخط مسقط - الشحر - المخا مفتوحًا للتجارة بين جنوب بلاد العرب والعالم الخارجي.. وذلك شرف سجله التاريخ لهم دون غيرهم من اليمنيين فيما نعتقد، لقد تعرض أهل الحامي للقتال والاغراق والاختطاف والاحراق والاسترقاق على أيدي البرتغاليين، ولكن لم تلن لهم قناة، وفيهم قال الشاعر الشعبي سالمين بن عمر بن مسلم الشحري (توفي 1194هـ):

بن مسلم قال بالناظور خايل ساعية

نتخت من زنجبار

وسطها شبان ذي ما يحسبون التالية

يطعمون الحلو قار[1]

وما تقدم يؤكد أن امتلاك الحضارمة لاسطول كبير من السفن الشراعية التجارية الضخمة عابرة القارات كان له دور كبير في انتعاش التجارة بين مدينتي عدن والشحر.

- **تحول عدن إلى مركز عالمي للاستيراد والتصدير وحركة الترانزيت**

- ومن الأسباب التي أدت إلى الانتعاش التجاري بين مدينتي عدن والشحر تحول عدن إلى مركز عالمي للاستيراد والتصدير وحركة الترانزيت:

- "جعل بريطانيا اقتصاد عدن تجاريًا خدميًا معتمدًا على الاستيراد والتصدير ومرتبطًا بالرأسمال الأجنبي، فشجعت الاستثمارات الأجنبية والشركات الكبرى للحصول على مراكز تجارية فيها، فسيطرت هذه الشركات على التجارة الخارجية وعلى الأعمال الخدمية الداخلية، وأصبحت عدن بذلك مركزًا عالميًا للاستيراد

(1) بامطرف، الشهداء السبعة، ص52.



والتصدير وحركة الترانزيت، ونشط ميناؤها لتوافد السفن التجارية إليه من مختلف دول العالم"[1].

وكانت "السلطات البريطانية جعلت "عدن" ميناءً حرًا منذ عام 1853م، فأزدهرت التجارة، وكان من أهمها تجارة الشحن (الترانزيت) لهذا استخدمت بوصفها مركز توزيع للسفن المغادرة أو القادمة، وكانت أهم صادراتها الملح، ويصدر بكميات كبيرة - بعد تصنيعه في عدن - إلى كلكتا وشرق أفريقيا وغيرها من البلدان، كما كان يصدر إلى المناطق الداخلية في المحميات واليمن.

واحتل البن مرتبة مهمة في صادرات عدن إذ كان يستورد من المناطق الداخلية لليمن، ومن الحبشة والهند وشرق أفريقيا، وكان البن اليمني هو المطلوب والأكثر رواجًا حينئذ، أما الجلود المصبوغة والخام فكانت تستورد من الحبشة والصومال والبلاد العربية والهند، وكانت تصدر إلى أمريكا وأوروبا، كما يستورد زيت الآلات والفحم من العراق والسويس وانجلترا بكميات كبيرة، ويستهلك كله للبواخر التي كانت تمر بعدن، ويستورد البترول والغاز من أمريكا والبلدان المجاورة، وأصبحت عدن مركزًا لتموين السفن بالبترول منذ عام 1920م بعد أن انشأت الشركة الإيرانية - الانجليزية أول مستودعاتها فيها، وهذا ما ضاعف من أهمية عدن ومن مركزها التجاري، أما المواد الضرورية لحاجة القاعدة والسكان، فكانت تجلب من الخارج"[2].

- توقيع بريطانيا لاتفاقية الحماية مع السلطان القعيطي في حضرموت 1888م ساهم في تسهيل نقل البشر والأموال والأفكار والأعمال بين حضرموت وعدن

- بعد توقيع بريطانيا لمعاهدة الحماية مع سلطان الدولة القعيطية الحضرمية السلطان عوض بن عمر القعيطي في حضرموت عام 1988م، وهي المعاهدة التي

---

(1) شفيقة عبدالله العراسي. السياسة البريطانية في مستعمرة عدن ومحمياتها 1937 - 1945م. ط (1) دار جامعة عدن للطباعة والنشر - إصدارات جامعة عدن. عدن مدينة الشعب - الجمهورية اليمنية. 2004م، ص299، وسيرمز له (العراسي، السياسة البريطانية في مستعمرة عدن ومحمياتها (1937 - 1945).

(2) المرجع السابق نفسه، ص45، ص36.



اعتمدها وصدق عليها السلطان منصور بن غالب الكثيري سلطان الدولة الكثيرية الحضرمية عام 1918م أصبحت حضرموت برمتها ساحلًا وواديًا تحت الحماية البريطانية ولاشك أن الإدارة البريطانية في عدن كانت هي بالفعل مصدر السلطات - بعد لندن - في توجيه السياسة البريطانية في حضرموت وكغيرها من المحميات البريطانية الشرقية أو الغربية في جنوب الجزيرة العربية وهذا ما ساهم في تسهيل نقل البشر والأموال والأفكار والأعمال بين حضرموت وعدن.[1]

ب - أسباب الركود التجاري بين مدينة عدن ومدينة الشحر

- فيما يتعلق بعدن:

- "الخلافات الداخلية بين الحكام المحليين والتنافس فيما بينهم للسيطرة على ميناء عدن، مما دفع العديد من التجار إلى مغادرته والبحث عن منطقة أخرى أكثر أمنًا واستقرارًا.

- لجوء بعض الحكام في عدن إلى فرض الضرائب الباهضة والإساءة في معاملة التجار والسفن القادمة إلى الميناء، كما حدث في عهد بني رسول والعهد العثماني.

- مقاومة المحاولات المتكررة للغزو الأجنبي الروماني والحبشي والبرتغالي والعثماني والانجليزي وغيرهم، فكثرت العمليات العسكرية وأصبحت المياه المحيطة بالميناء محفوفة بالمخاطر، كما نشطت أعمال القرصنة البحرية التي اتخذت من جزيرة سقطرى الواقعة في خليج عدن وكرًا لها، مما جعل أصحاب السفن والمتاجر يتجهون إلى موانئ أخرى قريبة من عدن يتوافر فيها الأمان اللازم للحركة التجارية.[2]

إغلاق قناة السويس في 5 يونيو 1967م، بسبب حرب يونيو كان له أثره الملموس للركود التجاري بين مدينة عدن ومدينة الشحر بشكل خاص، والركود التجاري في البلد بشكل عام.

(1) د. باحاج، الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي ص8، ص9.

(2) د. باحاج، ميناء عدن دراسة في جغرافية الموانئ (منذ النشأة حتى عام 1980م) ص52.



"لقد بدأت جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية مسؤوليتها في ميناء عدن في ظل ظروف صعبة يعيشها هذا الميناء، فقد نالت هذه المنطقة استقلالها في 30 نوفمبر عام 1967م، أي بعد حوالي ستة أشهر فقط من إغلاق قناة السويس في 5 يونيو 1967م، وهي التي كانت تجعل لميناء عدن أهمية خاصة، فقد أدى إغلاق القناة إلى تعطيل جزء كبير من فعاليات الميناء.

وحتى تستطيع الجمهورية الجديدة تعويض خسارتها في دخل الميناء والذي يقدر بحوالي ثلث الدخل القومي لهذه الجمهورية التي أولت ميناء عدن عناية خاصة على الرغم من تلك الأوضاع الصعبة التي كانت تعاني منها في بداية عهدها تحسبًا لعودة افتتاح قناة السويس مرة أخرى أمام الملاحة الدولية، وبالفعل فقد تمكن ميناء عدن من استعادة بعض نشاطه وازدهاره السابق بعد إعادة فتح قناة السويس في 5 يونيو 1975م".[1]

- **فيما يتعلق بالشحر:**

شهدت مدينة الشحر عبر التاريخ العديد من معارك الصراع والاقتتال بين الدول والإمارات الحضرمية وغير الحضرمية وذلك للسيطرة عليها وذلك نظرًا لأن مدينة الشحر تقع في الوسط بين المحيط الهندي والبحر الأحمر فهي بين عدن وعمان على بحر العرب، وهذا الموقع جعلها مركز اتصال بين الهند وأفريقيا الشرقية وبلاد الصومال جنوبًا وغربًا مصر، ويعتبرها أهل السفن الموقع الوسط في رحلاتهم الذاهبة شرقًا والقادمة من الغرب[2] وكانت كل الكيانات التي قامت في حضرموت تتخذها عاصمة أولى، أو مدينة ثانية[3] بعد الاقتتال عليها والظفر بها ولذلك فإن ما مرت به مدينة الشحر التاريخية من معارك الصراع والاقتتال بين كل الجهات الحضرمية وغير الحضرمية التي تسعى لتحقيق مطامعها للسيطرة عليها عبر التاريخ قد أسهم بشكل

---

(1) المرجع السابق نفسه، ص22، ص23.

(2) خميس حمدان، الشحر عبر التاريخ، ط (1) مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، اليمن 2004م، ص18، وسيرمز له (حمدان، الشحر عبر التاريخ).

(3) د. باوزير، موانئ ساحل حضرموت دراسة اثنوأثرية، ص54.



كبير في الركود التجاري والاقتصادي الذي حل بمينائها التجاري المهم والحيوي في فترات تاريخية مختلفة، وبالتالي فقد كان لذلك تأثيره على التبادل التجاري بين مدينتي الشحر وعدن.

"كانت الشحر هي عاصمة القعيطيين منذ أن تم لهم السيطرة عليها في عام 1867م، وبعد أن تم لهم السيطرة على المكلا وطرد الكسادي منها وذلك بمؤازرة عسكرية بريطانية اتخذوا من المكلا عاصمة لهم وذلك في عام 1910م"[1].

"وفي الوقت الذي كان فيه ميناء عدن والشحر يحتكران التجارة في جنوب الجزيرة العربية، كان ميناء المكلا يبدو أقل أهمية، وظل كذلك حتى القرن التاسع عشر عندما بدأت الحركة التجارية تنشط وتنمو في الميناء، وبدأت الشحر وهيمنتها على التجارة في حضرموت في التراجع أمام منافسة ميناء المكلا، فأصبح ميناء المكلا يحتل المرتبة الثانية في الأهمية بعد ميناء عدن في جنوب الجزيرة"[2].

المحور الثالث: طبيعة وأهمية التبادل التجاري بين مدينتي عدن والشحر

- كان التبادل التجاري بين ميناء عدن وميناء الشحر كبيرًا وفاعلًا وملموسًا عبر التاريخ.

ويمكن القول أن هذا التبادل التجاري بين مدينتي عدن والشحر يعود إلى كون ميناءي هاتين المدينتين من أهم الموانئ التي تقع على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وكونهما يمثلان حلقة وصل بين الشرق والغرب فضلًا عن قربهما جغرافيًا، ووقوعهما على طرق الملاحة التجارية الدولية.

ويمكن القول أيضًا أن هذا التبادل التجاري بين المدينتين قد ازداد كثيرًا بعد أن "جعلت بريطانيا اقتصاد عدن تجاري خدمي معتمدًا على الاستيراد والتصدير ومرتبطًا بالرأسمال الأجنبي، فشجعت الاستثمارات الأجنبية والشركات الكبرى للحصول على مراكز تجارية فيها فسيطرت هذه الشركات على التجارة الخارجية وعلى الأعمال

(1) د. عكاشة، قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت 1839 - 1918م، ص13.

(2) المرجع السابق نفسه، ص14.



الخدمية الداخلية، وأصبحت عدن بذلك مركزًا عالميًا للاستيراد والتصدير وحركة الترانزيت ونشط ميناؤها لتوافد السفن التجارية إليه من مختلف أنحاء العالم"[1].

"وتعد الشحر من المدن التجارية المهمة، لذا لعبت دورًا محوريًا في عمليات التبادل التجاري مع مختلف المدن والأقطار المجاورة لها شرقًا وغربًا، ومن هذه المدن مدينة عدن التي ارتبطت مع الشحر بتبادل تجاري مهم لمختلف البضائع التجارية، خاصة بضائع مصر وشرق أفريقيا، فيما تحكمت الشحر بالبضائع القادمة من الأقطار الشرقية وخاصة الهند وعمان وظفار، وكذا بضائع بلاد حضرموت"[2].

"وعدت الشحر في القرن الثامن الهجري مركزًا مهمًا للتجارة البحرية في العصر الرسولي فبنوا حولها وبنوا فيها سورًا وقصورًا وقلاعًا"[3].

"ولم تكن تجارة (السوق) الشحر الرئيسة منحصرة في اللبان، كما كان حال شبوة ومأرب وتمنع وقرناو ولكنها كانت تجارة ذات طابع اقتصادي متنوع، وهناك ميزة أخرى كانت (السوق) تتمتع بها وهي كونها ميناء (ترانزيت) إلى ومن أقطار خارجية عديدة في مقدمتها الهند وشرق وجنوب أفريقيا، لذلك ظلت (السوق) مركزًا تجاريًا مهمًا حتى بعد أن تلاشت تجارة اللبان.

ولايعني ذلك أن (السوق) لم تلعب دورًا ملحوظًا ومهمًا في تجارة اللبان، لقد ازدهرت التجارة في هذه السلعة في السوق في وقت متأخر بأكثر مما ازدهرت حتى في ظفار موطن اللبان الأصلي، وإن ازدهار تجارة اللبان في (السوق) الشحر هو الذي ألصق بأهل الشحر لقب (اللبان) إلى اليوم بين الألقاب التي يطلقها الحضارمة على كل مدينة وقرية تقريبًا في حضرموت، وبهذا الصدد قيل من باب التهكم على أهالي الشحر:

أذهب إلى الشحر ودع عمانا

إن لم تجد تمرًا تجد لبانا

---

(1) العراسي، السياسة البريطانية في مستعمرة عدن ومحمياتها 1937 – 1945م، ص299.

(2) د. بلعيد، المرفأ المأنوس في تاريخ ثغر عدن المحروس، ص62.

(3) المرجع السابق نفسه، ص58.



إن ازدهار السوق باقتصادها المتنوع جعل لها مكانة مرموقة بين الأسواق العربية. وكانت المنطقة الواقعة بين (عمان) و(أبين) تعرف باسم (الشحر)"[1].

"أما بالنسبة لمدينة عدن، فقد كانت أيضًا مركزًا تجاريًا مهمًا لتجارة الهند والشرق الأقصى وتجارة الخليج العربي وشرق أفريقيا، بالإضافة إلى كونها قاعدة للتجارة العربية وقد وصفها ابن بطوطة في أثناء زيارته بأنها ميناء بلاد اليمن وأنها كانت مرسى للعديد من السفن التجارية القادمة من مختلف المناطق"[2]

البضائع التي تصدر إلى عدن من الشحر وظفار

البضاعة	الجهة المصدر البضاعة إليها	المصدر أو المرجع
اللبان	عدن، زنجبار والمدن الأفريقية الساحلية	د. باوزير، موانئ ساحل حضرموت، ص105
المر	عدن، زنجبار والمدن الأفريقية الساحلية	د. باوزير، موانئ ساحل حضرموت، ص105
البلسم	عدن	
الصبر	عدن	
زيت السمك (الصيفة)	عدن	
العنبر الشحري	عدن	
الأسماك (الوزف)	عدن	
الملح	عدن	

(1) بامطرف، الشهداء السبعة، ص22.

(2) شيخة بن صالح بن محمد شعيب. ميناء الشحر في القرن العاشر الهجري الـ (16) الميلادي. دراسة تاريخية حضارية. جامعة أم القرى المملكة العربية السعودية. كلية الشريعة والدراسات الإسلامية قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية. مكة المكرمة. 1426هـ - 2005م. ص18، ص19.



البضاعة	الجهة المصدر البضاعة إليها	المصدر أو المرجع
التبغ (التمباك)	عدن، ومنه إلى الحجاز ومصر والبلاد الأجنبية الأخرى	د. باحمدان، عهد السلطان صالح بن غالب القعيطي ص142
الرقيق	عدن	
الجلود	عدن	
سلع الهند وشرق أفريقيا والخليج العربي والبحر الأحمر والبرتغال وجنوب أفريقيا وجنوب شرق آسيا والصين التي تصل إلى الشحر	تستهلك الشحر الجزء الأكبر من هذه السلع ويوزع الجزء الأكبر مع المنتوجات المحلية إلى عدن وشمال اليمن والحجاز ومصر والعراق وصوماليا وشرق أفريقيا والهند وغيرها	بامطرف، الشهداء السبعة، 42

البضائع التي ترد إلى الشحر من عدن والأقطار الأخرى

البضاعة	الجهة المصدرة للبضاعة إلى الشحر	المصدر أو المرجع
الحبوب بأنواعها والسكر والأرز والقطن والحديد والشاي والزيوت النباتية والحيوانية	عدن والأقطار الأخرى	د. الجعيدي، الأوضاع الاجتماعية والثقافية والاقتصادية والسياسية في حضرموت، ص134



البضاعة	الجهة المصدرة للبضاعة إلى الشحر	المصدر أو المرجع
الرقيق البز النيل الأرز خشب الصندل	عدن، مقديشو الهند وغيرها الهند، مصر الصين الصين	د. بلعيد، المرفأ المأنوس،ص64 = = = =
ومن أهم الواردات الأخرى المواد الغذائية والمنسوجات والأدوات المنزلية والمعدنية	عدن والأقطار الأخرى	د. عكاشة. قيام السلطنة القعيطية ص14

المحور الرابع: رؤية مستقبلية لتطوير مدينة عدن وميناءها التجاري

1 - أن تقوم الدولة والحكومة المركزية في البلد بإلغاء أية اتفاقيات تمت في وقت سابق مع أية دولة لإدارة وتشغيل ميناء عدن دون الرجوع إلى موافقة مجلس النواب، ومنع تكرار عقد أية اتفاقات أخرى لتشغيل هذا الميناء مع أية دولة كانت دون موافقة مجلس النواب الجهة المخولة بذلك.

2 - عند عقد أية اتفاقات لتشغيل وإدارة ميناء عدن يجب على الجهات المخولة بالموافقة على هكذا اتفاقات مع أية دولة أن تراعي تحقيق المصلحة العامة للبلد من هذه الاتفاقات، وليس مصلحة فئة معينة من أصحاب المصالح الشخصية كما حدث في السنوات الماضية للأسف الشديد.

3 - أن تقوم الدولة والحكومة المركزية بإصدار القوانين والتشريعات القانونية اللازمة وبأسرع ما يمكن لتحويل ميناء عدن إلى ميناء تجاري خدمي إقليمي حر



يحاكي ما كان عليه الميناء في عهد الاحتلال البريطاني لعدن وما بعد الاستقلال في الجنوب والاستفادة من تجارب العهدين الإيجابية، وتلافي السلبيات.

4 – تنمية وسائل المواصلات البرية بين ميناء عدن وظهيره بوصفه أهم أثر مباشر لنشاط الميناء على هذا الظهير، هذا بالإضافة إلى الآثار الاقتصادية الأخرى منها والاجتماعية.

ويقصد بالظهير الحقيقي لميناء عدن هو كل الأراضي اليمنية وهناك علاقة بين هذا الظهير وميناء عدن إذ ساهمت إمكانياته الاقتصادية والبشرية في تنشيط هذا الميناء.

وهناك ملاحظة جديرة بالالتفات وهي أنه كلما فصل ميناء عدن عن ظهيره الطبيعي هذا اتجه إلى تجارة الترانزيت إذ يعوض خسارته لهذا الظهير، وعندما يعود مرة أخرى ويلتحم بهذا الظهير أو بأجزاء منه بأية صورة من الصور أو يستطيع أن يخدمه بلا قيود أو حواجز نجده يخفف من اعتماده على تجارة الترانزيت.[1]

5 – تطوير وتعزيز فاعلية وأداء مؤسسة موانئ خليج عدن والاستفادة من أنظمة وقوانين الموانئ العالمية وإرسال الكوادر البشرية الإدارية والتنظيمية والفنية إلى موانئ الدول العربية الشقيقة، والدول الصديقة للاستفادة من خبراتها المتراكمة في جوانب عملها والاطلاع على التقنيات الجديدة المستخدمة في مجال إدارتها لموانئها في عصر ثورة الاتصال وتكنولوجيا المعلومات التي تأتينا بكل جديد ومذهل بين الحين والآخر.

6 – تأهيل الكوادر البشرية الإدارية والتنظيمية والفنية العاملة في ميناء عدن تأهيلًا عاليًا بما يتوافق مع الطفرات الكبيرة والمذهلة التي يشهدها العالم في كل ساعة وحين، وبما يتناسب مع مكانة ميناء عدن وأهميته الاستراتيجية بوصفه ميناءً عالميًا كان ملء السمع والبصر بحكم وقوعه على خطوط التجارة والملاحة الدولية وتحكمه بأهم المضائق البحرية العالمية وهو باب المندب.

---

(1) د. باحاج. ميناء عدن دراسة جغرافية الموانئ منذ النشأة حتى عام 1980م، ص108، ص109. (بتصرف).



7 - تطوير وتحديث كل المرافق المهمة والحيوية المرتبطة بحركة تشغيل الميناء مثل الأرصفة، وعنابر البضائع، وإصلاح السفن، وتموينها بالوقود والمواد الغذائية وكل ما تحتاجه. ووحدات الجمارك والضرائب والفحص الطبي وأحواض السفن.

8 - تطوير وتحديث وتوسعة خطوط المواصلات الجوية والبرية في داخل مدينة عدن وميناؤها التجاري، وكذا خطوط ظهير الميناء، والخطوط الجوية والبرية للبلد عامة وهو ما سيساعد في حركة تنقل البضائع والأفراد من داخل البلد أو خارجها، وسرعة الوصول إلى ميناء عدن بكل سهولة ويسر ودون منغصات.

9 - تطوير وتأهيل كل مرافق البنية التحتية في مدينة عدن في مجالات الخدمات العامة، والعقار، والصناعات والصرافة والبنوك وخدمات الهاتف والانترنت والمياه والكهرباء والصرف الصحي بما يؤدي إلى جذب الاستثمار والمستثمرين إلى المدينة.

10 - تطوير وتعزيز الأجهزة القضائية الخاصة بالمحاكم التجارية والأموال العامة للبت في قضايا التجارة والاستثمار في أسرع وقت ممكن وتحقيق مبدأ العدل بين المواطنين والمقيمين من المستثمرين بما يوفر بيئة آمنة لجذب الاستثمار.

11 - تعزيز الأجهزة الأمنية الداخلية في مدينة عدن ومديرياتها كما كان الحال في عهد مستعمرة عدن وعهد ما بعد الاستقلال الوطني وهو ما يشجع التجار المحليين وغير المحليين والأجانب للاستقرار في المدينة والاستثمار فيها، وتعزيز الأنشطة التجارية فيها كما كان الحال سابقًا في العصر الذهبي التجاري لمدينة عدن وميناؤها التجاري العالمي.

الخاتمة

- بين هذا البحث عمق العلاقات التاريخية التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر عبر التاريخ قديمه ووسيطه وحديثه والأثر الكبير والفاعل والملموس الذي أحدثته تلك العلاقات التاريخية التجارية بين سكان مدينتي عدن والشحر وعموم البلد وشعوب المنطقة العربية وغيرها من الشعوب البعيدة على امتداد الجغرافيا الإقليمية

والدولية والعالمية وذلك بالنظر إلى ما تتمتع به المدينتين من خصائص ومزايا جغرافية وطبيعية، إذ تكمن أهمية عدن في موقعها الجغرافي والحربي وفي كونها مركز تجاري عظيم في وسط الطريق بين أوروبا والهند، بل هي حلقة اتصال بين الشرق والغرب، وارتبط تاريخ عدن بتاريخ البحر الأحمر الشريان المهم للمواصلات الدولية، فهي بحكم موقعها الممتاز تسيطر على مدخله الجنوبي وتتحكم فيه، وهو ما جعل ميناءها ميناءً تجاريًا بل عالميًا.

أما مدينة الشحر فهي من المدن التاريخية الموغلة في القدم احتفظت بأهميتها الاقتصادية والتجارية بوصفها ميناءً رئيسًا على خطوط التجارة العالمية، وهذا الميناء هو الذي اضفى على هذه المدينة هذه الأهمية.

- وأبرز البحث الأسباب التي أدت إلى الانتعاش التجاري بين مدينتي عدن والشحر ومن أبرزها توقيع بريطانيا لمعاهدة الحماية مع سلطان الدولة القعيطية عام 1888م وهي المعاهدة التي اعتمدها وصدق عليها السلطان منصور بن غالب الكثيري سلطان الدولة الكثيرية الحضرمية وهو ما ساهم في تسهيل نقل البشر والأموال والأفكار والأعمال بين حضرموت وعدن، ووقوع المدينتين على خطوط التجارة العالمية، ووجود سوق عدن، وسوق الشحر، وإدراك الحضارمة للأهمية التجارية لميناء عدن وغيرها من الأسباب.

كما أوضحت الدراسة أسباب الركود التجاري بين مدينتي عدن والشحر ومن أبرزها الخلافات الداخلية بين الحكام المحليين والتنافس فيما بينهم للسيطرة على ميناء عدن، وإغلاق قناة السويس في 5 يونيو 1967م وغيرها من الأسباب.

وبين البحث أن التبادل التجاري بين مدينتي عدن والشحر كان كبيرًا وفاعلًا وملموسًا وله أهمية كبيرة في تنشيط الحركة التجارية بين المدينتين.

وفي الحقيقة فإن موضوع (العلاقات التجارية بين مدينة عدن ومدينة الشحر، وظروف انتعاشها وركودها) تحتاج إلى مزيد من الدراسات والبحوث العلمية الأكاديمية المعمقة والمستفيضة لاستخلاص الدروس والعبر المستفادة منها مستقبلًا، وقد أبرز وأوضح بحثنا الذي بين أيديكم جزءًا منها.

المراجع والمصادر:

- د. عبدالله سعيد باحاج. ميناء عدن دراسة في جغرافية الموانئ (منذ النشأة وحتى 1980م) ط (1) مركز عبادي للدراسات والنشر. 1416هـ - 1996م، صنعاء. اليمن.
- مجموعة باحثين. دور عدن البحري عبر التاريخ. الندوة العلمية الأولى لمركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر 25 مايو 2017م.
- د. عبدالله سعيد سليمان الجعيدي. الأوضاع الاجتماعية والثقافية والسياسية في حضرموت 1918 - 1945م ط (1) 1431هـ - 2010م، دار الوفاق للدراسات والنشر.
- د. خالد سالم باوزير. موانئ ساحل حضرموت. دراسة اثنوأثرية. ط (1) مكتبة دار المعرفة 1996م.
- د. عبدالله سعيد باحاج، الحضارمة ودورهم في تنمية وتحديث عدن والجنوب العربي. مقالات ودراسات حضرمية. رقم (15) ط (1) الشحر 29 مايو 2011م.
- أ.د. آر. بي سارجنت. حول مصادر التاريخ الحضرمي، ط (1) ترجمة د. سعيد عبدالخير النوبان. جامعة عدن.
- محمد عبدالقادر بامطرف. الشهداء السبعة. ط (2) دار الهمداني للطباعة والنشر. عدن. 1983م.
- د. فاروق عثمان أباظة. عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر. 1839 - 1918م. ط (1) الهيئة المصرية العامة للكتاب 1987م.
- د. بلعيد. المرفأ المأنوس في تاريخ ثغر عدن المحروس (دراسات في تاريخ عدن الإسلامي) ط (1) مكتبة الوراق. عدن مدينة انماء.
- سعيد عوض باوزير. معالم تاريخ الجزيرة العربية. ط (2) منشورات مؤسسة الصبان. عدن 1373هـ - 1954م.
- د. محمد عبدالكريم عكاشة. قيام السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت 1839 - 1918م. دار ابن رشد للنشر والتوزيع. عمان الأردن 1985م.
- شفيقة عبدالله العراسي، السياسة البريطانية في مستعمرة عدن ومحمياتها 1937 - 1945م. ط (1) دار جامعة عدن للطباعة والنشر - إصدارات جامعة عدن مدينة الشعب. الجمهورية اليمنية، 2004م.



- خميس حمدان، الشحر عبر التاريخ. ط (1) مركز الدراسات والبحوث اليمني. صنعاء. اليمن، 2004م.
- شيخة بنت صالح بن محمد شعيب. ميناء الشحر في القرن العاشر الهجري. الـ (16) الميلادي. دراسة تاريخية حضارية، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية كلية الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية قسم الدراسات العليا التاريخية والحضارية، مكة المكرمة. 1426هـ - 2005م.



التوصيات

1. ندعو الجهات ذات العلاقة إلى تعزيز الاهتمام بميناء عدن؛ والاستفادة من إمكاناته وتجاربه الناجحة التي عرفها عبر تاريخيه الطويل.
2. وقف التعدي بشكل صارم على المساحات التابعة لميناء عدن، والعمل على حجزها ومسحها وتهيئتها؛ لتلبي حاجة توسعاته ومنشآته في المستقبل.
3. العمل على تشكيل هيئة مستقلة لإدارة ميناء عدن تسمى هيئة أمانة ميناء عدن، تُشكَّل من الحكومة والغرفة التجارية، ويجب إعلان ميناء عدن (إعلانًا رسميًّا) ليكون ميناءً حرًّا مستقلًّا أسوة ببقية الموانئ الحرة.
4. إعادة تأهيل ميناء عدن من خلال إدخال النظم والقوانين الحديثة التي تخدم الحركة الملاحية والتجارية، وتشجع في جذب السفن بكل أحجامها من كل أنحاء العالم.
5. النظر في تسليم الميناء لشركات عالمية متخصصة لإدارتها وفق اتفاقية محددة زمنيًّا؛ حتى يتم اكتساب الخبرة للكوادر الوطنية في إدارته لاحقًا.
6. إعادة تشغيل مصفاة عدن بكامل طاقتها، وصيانة الخطوط القديمة؛ بتزويد السفن بالوقود والزيت، وتوسيع قدرة الميناء؛ ببناء مراسي جديدة.
7. تعميق قنوات دخول السفن، وإزالة العوالق من بقايا السفن المحطمة؛ لاستقبال حاملات الكونتينرات الضخمة إلى الميناء وخروجها بسهولة.
8. تشجيع جلب الشركات العاملة على تقديم الخدمات للسفن من كل أنحاء العالم؛ وفق عطاءات مفيدة وصحيحة تخدم الميناء، وتشجع السفن على الدخول فيه للتزوُّد بالوقود والمياه والأغذية والمتطلبات الأخرى.



9. توفير مستودعات كبيرة تستوعب قطع غيار إصلاح السفن العائمة أو على الأرض بالقرب من رصيف الميناء؛ حتى لا تتأخر عمليات التفريغ والشحن، وتتحمل شركات التأمين مزيدًا من الغرامات المالية.

10. تشجيع حركة دخول السفن السياحية، وإعادة بناء رصيف المسافرين، وتسهيل دخول وخروج المسافرين وفقًا لنظام مشجع.

11. توسيع مطار عدن الدولي، وإدخال أجهزة ملاحية، وتشجيع شركات الطيران العالمية بفتح مكاتب لها، وتوفير مختلف الخدمات والأماكن لشركات الطيران العالمية؛ ما يؤدي إلى تشجيع خدمة الميناء، وإعادة ازدهار حركة الملاحة والتجارة.

12. الاستفادة من خبرات الموانئ الأخرى المشابهة لتطوير حركة ميناء عدن، والتفكير أن يكون هذا الميناء في المستقبل ميناءً جذابًا ونشطًا مع الدول الأخرى ولاسيما في طريق الحرير.

13. – فرض سلطة الميناء على جميع الأنشطة داخل حرم الميناء، وعقد لقاءات متواصلة برئاسة مدير الرصيف في ميناء عدن، ومندوبي الشركات الملاحية؛ لبحث النشاط الملاحي أولًا بأول.

14. ترميم المعدات الخاصة بالسلامة البحرية، وتوفير وسائل النقل السياحي البحري، وتشجيع السياحة الداخلية؛ بإقامة رحلات بحرية، وفتح المجال أمام القطاع الخاص للاستثمار والمشاركة في هذا المجال على وفق النظم واللوائح.

15. إعداد خطط استراتيجية للنهوض بالنشاط الاستثماري في الميناء؛ للإسهام في التنمية الاقتصادية، وتشجيع الاستثمارات فيه بشكل أوسع.

16. نوصي الجهات المعنية بضرورة الإشراف على التوسع الحضري داخل مدينة عدن، ووقف التنافس والخلاف على الأراضي، ومنع العشوائية والبناء غير المخطط؛ حتى لا يتفاقم حجم هذه المشكلات، ويؤدي إلى مزيدٍ من التعقيدات أمام مستقبل المدينة ونشاط الميناء.



17. نوصي بضرورة قيام المشاريع الاقتصادية الكبيرة من مصانع وغيرها، وإنشاء بنية تحتية متطورة، تقدم خدمات الكهرباء والاتصالات والمواصلات والمياه للقطاعات الاقتصادية المختلفة، وتجذب الرأسمال الوطني والأجنبي بما يتناسب وخصوصية المدينة كمدينة ساحلية تمتلك أهم الموانئ في المنطقة، وذات شهرة عريقة على المستوى العالمي.
18. خلق بيئة جاذبة للاستثمار المحلي والأجنبي، وتطوير آلية السوق المرتبطة بالإصلاحات الاقتصادية والمالية والإدارية.
19. إزالة المعوقات التي تحول دون إقبال الرأسمال الوطني (المغترب) على الاستثمار داخل الوطن.
20. اتباع نظام النافذة الواحدة؛ لتسهيل الإجراءات للمستثمرين، وسياسة السماء المفتوحة، وتسهيل إجراءات المواصلات الجوية للمستثمر.
21. حل مشاكل الأراضي الخاصة بالاستثمار، وتفعيل القوانين والتشريعات الخاصة بذلك الجانب، وإيجاد سياسة حكومية صحيحة وفاعلية في توجيه المستثمر نحو المشاريع التي تخدم المدينة، ومنها مشاريع التصنيع والاتصالات والمواصلات.
22. تفعيل دور القضاء، وحل النزاعات التجارية المستعجلة، وإعادة النظر في القوانين والتشريعات الخاصة بالمنطقة الحرة عدن.
23. إصلاح السياسات المالية والنقدية، وتفعيل دور البنك المركزي، كبنك للبنوك، وضبط اختلالات سعر صرف العملة باتباع سياسة التعويم الجزئي.
24. ضرورة إيلاء المنطقة الحرة عدن جدية أكبر من قِبَل صانعي القرار، والإسراع في توفير البنية التحتية المتكاملة لها، وكل متطلبات واحتياجات المستثمرين الأخرى، بما يحقق الجاذبية للاستثمار الأجنبي المباشر بالمستوى المطلوب، كما ينبغي أجراء تقييم دوري لمستويات الأداء المحقق، وتشخيص السلبيات والإخفاقات، إن وجدت، والبحث عن أسبابها وإيجاد الحلول الناجحة لها.

25. تهيئة البيئة الاقتصادية المستقرة، ومنها البيئة السياسية الآمنة، من خلال جعل عدن منطقة خالية من السلاح، وسحب المعسكرات خارج عدن، والحفاظ على حالة الاستقرار الأمني.

26. تأهيل الكوادر العاملة في الميناء والمنطقة الحرة تأهيلًا عالميًّا، وبشكل مستمر؛ لرفع مستوى مهاراتهم وقدراتهم على الإنجاز السريع.

27. إيلاء الاهتمام للجانب الإعلامي للمنطقة الحرة، وتبنِّي حملات ترويج وتسويق عالمية، وتشجيع على الاستثمار، تعتمد على مختلف الوسائل الإعلامية، ويشترك في ذلك الجهد سفارات وملحقيات ومؤسسات اليمن في مختلف أنحاء العالم.

28. الاهتمام بالدراسات والبحث العلمي لقضايا ومشكلات وتوسعات ميناء عدن، وأهداف مستقبله ومستقبل مدينة عدن الاقتصادي، والاستفادة من تجارب الماضي، والحرص على توثيق تاريخ الميناء ونشاطه بشكل خاص، وتاريخ عدن بشكل عام.

29. تعزيز التنسيق بين إدارة الميناء وقيادة محافظة عدن مع جامعة عدن، بما يجعل مخرجات الجامعة تسهم بشكل فعال في تلبية حاجة الاختصاصات المطلوبة في الميناء وفي المدينة بشكل عام.



الفهرس





في هذا الكتاب

م	الموضوع	الباحث
1	ميناء عدن ودوره في التجارة المحلية والدولية القديمة	د. عوض عبد الرب الشعبي
2	الاستثمار في عدن.. المعوقات والحلول المقترحة	أ.د. علي أحمد السقاف
3	قراءة في قانون الاستثمار وتطبيقاته في عدن	د. محمد أبو رجب
4	إشكالية الاستدامة الحضرية ...	أ.د. فضل الربيعي
5	عدن نحو اقتصاد أزرق مستدام	د. جمال محمد باوزير
6	عدن.. جسر مستقبل طريق الحرير	أ. د. محمد بن هاوي باوزير
7	الأمن والتنمية في عدن	د. قاسم المحبشي
8	القطاع الخاص ودوره الاستثماري في ميناء عدن	د. فوزي سالم أحمد باعباد
9	الفرص والتحديات للمنطقة الحرة عدن	إلهام جميل الرشيدي
10	ميناء عدن بين الماضي والحاضر والمستقبل	د. إريكا أحمد صالح عباد
11	النظام الإداري في ميناء عدن 1945م - 1967م	د. هناء عبد الكريم فضل
12	النشاط الملاحي والتجاري في ميناء عدن 1962م - 1965م	أ. د. خالد سالم باوزير د. عبدالخالق عمر عفيف
13	واقع ومستقبل الاستثمار السياحي في عدن	نجوى عبدالله الدغفلي
14	المعالم الأثرية والطبيعية ...	انديرا علي صالح ناصر جبران
15	مراحل الانتعاش والركود الاقتصادي لميناء عدن	أفراح حميقاني
16	أسباب تحول وصول المراكب التجارية إلى جدة	أ.د. محمد عبدة السروري
17	التبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الهند	د.محمد منصور علي بلعيد
18	ميناء عدن التاريخي بين عوامل النهوض...	أ. د. طه حسين هديل
19	العلاقة التجارية بين عدن وحضرموت ...	عبد الكريم محروس ميزان
20	تاريخ العلاقات التجارية بين مدينة عدن ...	خالد سعيد مدرك



دار الوفاق الحديثة للنشر والتوزيع
واتس آب: 2001008170225+

